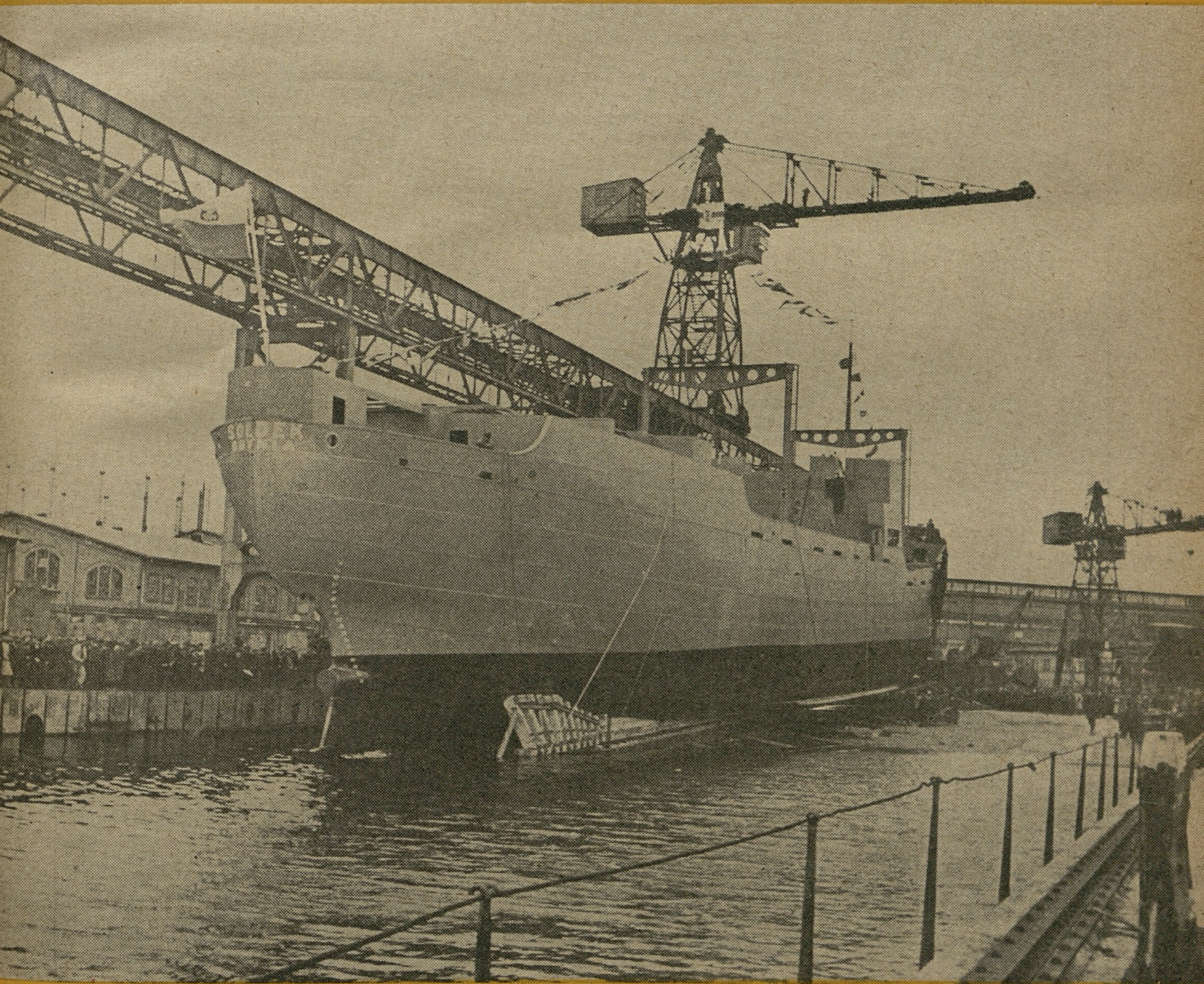
ROK III LISTOPAD 1948 NR 3 (24)

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



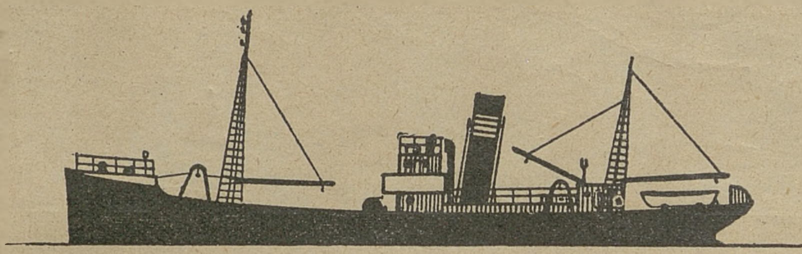
Fot. K. Komorowski

Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

Cena 30 zł

POLSKA FLOTA RYBACKA

(Ciąg dalszy)



POLESIE, Gdy-89, SPAW, (ex „Thomas Atkinson", ex „Cavendish", ex „Eugeniusz", ex „Erit"), Bałtycka Spółka Okrętowa, trauler, zbud. w r. 1917 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd, Selby (Anglia), 328 BRT, 130 NRT, długość 42 m, szerokość 7 m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 600 KM, szybkość 10 węzłów, załoga 20 ludzi.

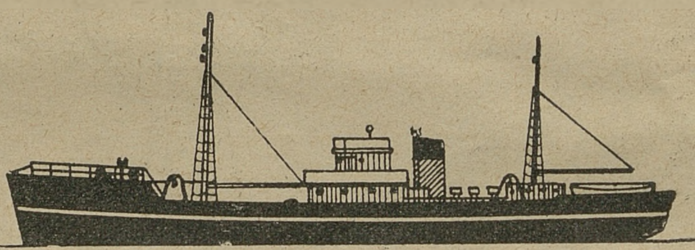
Uwaga: Przedwojenny polski trauler „Eugeniusz", zakupiony w 1939 r. przez towarzystwo połowów dalekomorskich „Pomorze". W 1940 r. przejęty przez Brytyjską Marynarkę Wojenną i używany jako patrolowiec. Zwrócony Rządowi Polskiemu w 1943 — stał się własnością Bałtyckiej Spółki Okrętowej.

PODLASIE, Gdy-154, SPAS, (ex „Thomas Maloney", ex „St. Neotes", ex „Adam"), fma „Ławica" (własność W. Bartosiaka), trauler, zbud. w r. 1918 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd, Selby (Anglia), 324 BRT, 148 NRT, długość 42 m, szerokość 7 m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 600 KM, szybkość 10 węzłów, załoga 19 ludzi.

Uwaga: Przedwojenny polski trauler „Adam", zakupiony w 1938 r. przez towarzystwo połowów dalekomorskich „Pomorze". W 1940 przejęty przez Brytyjską Marynarkę Wojenną i używany jako patrolowiec. Zwrócony Rządowi Polskiemu w 1943 — nabyty został przez W. Bartosiaka. Eksploatacją „Podlasia" zajmuje się fma „Ławica".

POKUCIE, Gdy-98, SPAV, (ex „Samuel Dowden", ex „Royal Regiment", ex „Cap Grenville", ex „Dorota", ex „Duncan"); Bałtycka Spółka Okrętowa, trauler, zbud. w r. 1917 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd, Selby (Anglia), 323 BRT, 131 NRT, długość 42 m, szerokość 7 m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 600 KM, szybkość 10 węzłów, załoga 20 ludzi.

Uwaga: Przedwojenny polski trauler „Dorota", zakupiony w r. 1939 przez tow. połowów dalekomorskich „Pomorze". W 1940 r. przejęty przez Brytyjską Marynarkę Wojenną i używany jako patrolowiec. Zwrócony Rządowi Polskiemu w 1943 — stał sie własnością Bałtyckiej Spółki Okrętowej.



NEPTUN, Gdy-102, SPDA, (ex „MMS-1045"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1943 na stoczni Georg Forbes & Co, Ltd, Greenhill, Peterhead (Anglia), 299 BRT, 104 NRT, długość 40 i pół m, szerokość 8 m, głębokość 4 m, (kadłub drewniany), motorowiec (5 cyl. silnik Diesla), 500 KM, szybkość 11 węzłów, załoga 25 ludzi (w tym 15 uczniów).

Uwaga: Zbudowany jako poławiacz min dla Brytyjskiej Marynarki Wojennej. Otrzymany przez Polskę w ramach dostaw UNRRA w 1947 i przebudowany w Anglii na szkolną jednostkę rybacką. Ministerstwo Żeglugi przeznaczyło go do użytku Szkoły Rybaków Dalekomorskich PCWM, które z kolei eksploatację statku powierzyło „Dalmorowi".

NEPTUNIA, Gdy-103, SPDB, (ex „MMS-1028"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1943 na stoczni The Rowhegde Ironworks, Ltd, Virenhoe Shipyard, Nivenhoe, Colchester (Anglia), 299 BRT, 104 NRT, długość 40 i pół m, szerokość 8 m, głębokość 4 m, (kadłub drewniany), motorowiec (5 cyl. silnik Diesla), 500 KM, szybkość 11 węzłów, załoga 25 ludzi (w tym 15 uczniów).

Uwaga: Zbudowany jako poławiacz min dla Brytyjskiej Marynarki Wojennej. Otrzymany przez Polskę w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA i przebudowany w Anglii na szkolną jednostkę rybacką. Ministerstwo Żeglugi przeznaczyło go do użytku Szkoły Rybaków Dalekomorskich PCWM, które z kolei eksploatację statku powierzyło „Dalmorowi".

URAN, Gdy-104, SPDC, (ex „MMS-1047"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1943 na stoczni Herd & Mackensie, Aberdeen (Anglia), 299 BRT, 111 NRT, długość 40 i pół m, szerokość 8 m, głębokość 4 m, (kadłub drewniany), motorowiec (5 cyl. silnik Diesla), 500 KM, szybkość 11 węzłów, załoga 14 ludzi.

Uwaga: Zbudowany jako poławiacz min dla Brytyjskiej Marynarki Wojennej. Otrzymany przez Polskę w ramach dostaw UNRRA i przebudowany w Anglii na jednostkę rybacką. Do Gdyni przybył w 1948 r.

URANIA, Gdy-105, SPDD, (ex „MMS-1084"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1944 na stoczni The Rowhegde Ironworks, Ltd, Virenhoe Shipyard, Nivenhoe, Colchester (Anglia), 297 BRT, 108 NRT, długość 39 m, szerokość 8 m, głębokość 4 m, (kadłub drewniany), motorowiec (5 cyl. silnik Diesla), 500 KM, szybkość 11 węzłów, załoga 14 ludzi.

Uwaga: Zbudowany jako poławiacz min dla Brytyjskiej Marynarki Wojennej. Otrzymany przez Polskę w ramach dostaw UNRRA i przebudowany w Anglii na jednostkę rybacką. Do Gdyni przybył w 1948 r.

(Dalszy ciąg nastąpi)

J. M.

Listopad 1948 r. zapisze się złotymi zgłoskami w księdze historii Polskiej Marynarki Handlowej. W dniu 6 listopada spłynął na wodę pierwszy statek pełnomorski, zbudowany całkowicie na stoczni w Gdańsku — zgodnym wysiłkiem jej pracowników.

Zdawało by się, że spuszczenie statku nie jest aż tak ważnym wydarzeniem, żeby o nim mówić — jako o fakcie historycznym. Jednak...

Każdy — kto bez uprzedzeń i zaślepienia zastanowi się nad tym faktem — musi przyznać, że dziś pracujemy wydajniej i lepiej niż dawniej. Wszak do 1939 r., kiedy Polska nie była tak zniszczona po pierwszej wojnie jak obecnie, nie zdołaliśmy spuścić na wodę ani jednego statku. Dlaczego zatem dziś — już w trzy lata po straszliwie niszczącej wojnie spływa na wodę s/s „Sołdek"?

Dlatego, że dziś pracujemy dla siebie, że zysk, który osiągnie się z eksploatacji statku nie pójdzie do kieszeni akcjonariuszy, że wysiłek każdego pracownika przyczynia się do wzrostu gospodarstwa narodowego; dlatego, że ustrój Polski Socjalistycznej wyzwala takie siły w masach pracujących, których nie wyzwoli, bo wyzwolić nie może, ustrój kapitalistyczny.

Dlatego też, podczas gdy gdzie indziej są strajki — u nas jest współzawodnictwo pracy. Rządy kapitalistyczne każą strzelać do robotników — u nas nowy statek nazwany jest imieniem robotnika — przodownika pracy. Nie nazwisko króla lub wielkiego wodza, ale nazwisko skromnego, pracowitego trasera błyszczeć będzie na dziobie i rufie naszego „listopadowego" statku. Ma to swoją głęboką wymowę historyczną.

W tym czasie, kiedy s/s „Sołdek" spływał na wodę — całe Wybrzeże było w odświętnym nastroju; ale nie tylko s/s „Sołdek" był tego przyczyną: miasta wybrzeża obchodziły uroczyście rocznicę Wielkiej Rewolucji Listopadowej. Stoczniowcy gdańscy pamiętali, że dzięki tej Rewolucji masy pracujące zostały wyzwolone z niewoli kapitalistycznej, a dzięki pomocy Armii Czerwonej został wyzwolony polski Gdańsk. Stoczniowcy godnie uczcili Wielkie Święto naszego Sojusznika — przyśpieszając wykonanie pierwszego naszego statku.

Pracownicy stoczni Gdańskiej mogą być dumni z dzieła swoich rąk i mózgów; dumną też jest cała Polska że posiada takich stoczniowców. To, że pracujemy tak wydajnie, że osiągamy takie wyniki — zawdzięczamy wielkim przemianom, które dokonują się w naszym kraju. Stało się to — jak powiedział minister Żeglugi Adam Rapacki w czasie uroczystości wodowania — „właśnie dlatego, że masy pracujące doszły do władzy, że to jest ich państwo, że tą władzę zdobyły dzięki związaniu się z proletariatem wszystkich krajów, a przede wszystkim z klasą robotniczą Związku Radzieckiego, ożywioną myślą międzynarodowego ruchu robotniczego. Ta historyczna przemiana maluje się także w nazwie, którą ten statek otrzymał".

W dniu 15 października br. Naczelnik Wydziału Wychowania i Szkolnictwa Morskiego Ministerstwa Żeglugi — **dr Bronisław Miazgowski** ustąpił na własną prośbę ze swego stanowiska. Naczelnikiem Wydziału Wychowania i Szkolnictwa Morskiego został mianowany ob. Mieczysław Jurewicz. Minister Żeglugi mianował dr Br. Miazgowskiego doradcą do spraw wychowania i szkolnictwa morskiego.

Redakcja „Żeglarza" czuje się zobowiązana do publicznego podziękowania dr Bronisławowi Miazgowskiemu za jego żywą i owocną współpracę z naszym pismem.

Nowemu Naczelnikowi Wydziału Wychowania i Szkolnictwa Morskiego życzymy owocnej pracy dla dobra demokratycznego szkolnictwa morskiego.

ŻYCIE PORTÓW



Przepływających po raz pierwszy równik często nabierają doświadczeni marynarze — wzywając do wypatrywania „ciemnego pasa brudnej wody", mającego być (z przyczyny największej jakoby na równiku siły odśrodkowej, spowodowanej obrotem ziemi) — niezawodnym znakiem osiągnięcia zerowej szerokości.

Wiemy, że jest to tylko żart. Wody mórz i oceanów są do siebie łudząco podobne. Znajdowanie właściwych kursów na pustynnych obszarach oceanicznych wymaga rzetelnej wiedzy, która dopiero umożliwi — tak jak nieirasobliwemu kapitanowi z piosenki żeglarskiej — wykreślić kurs „według gwiazd".

Jednak i w pobliżu lądu nawigacja nie jest łatwą sprawą. Na nieopatrznego żeglarza czyhają mielizny i skały podwodne, rafy, zamulenia torów wodnych, a po ostatniej wojnie — dodatkowo — ogromna ilość wraków oraz liczne pola minowe.

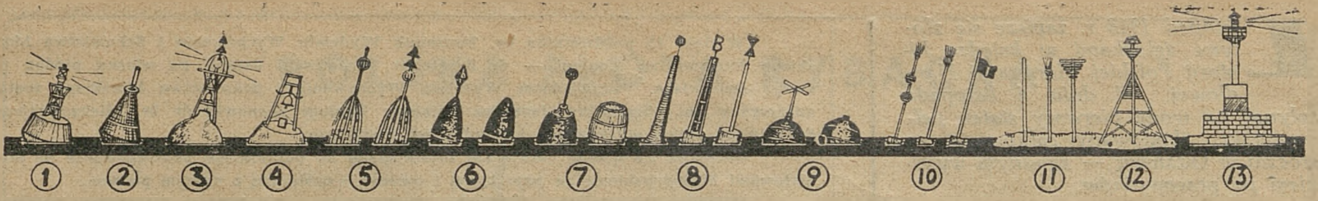
Jak znaleźć właściwą drogę? Jak określić dokładnie położenie i uniknąć rozsianych gęsto niebezpieczeństw?

Pomocną dłoń podaje kapitanom nawigującym blisko lądu — służba hydrograficzna. To ona ustala i wyznacza bezpieczne „gościńce", które wiodą w pobliżu brzegów i pozwalają bez obaw dotrzeć do każdego choćby najniekorzystniej położonego portu. Jej zasługą są bliskie doskonałości mapy morskie — zawierające wszystkie dane, których pożąda żeglarz. Skomplikowany, szeroko rozbudowany system znaków i świateł nawigacyjnych oraz ostrzegawczych*) — przez proste konfrontowanie zauważonych punktów z ich odpowiednikami naniesionymi na mapie lub wykazanymi w spisach — pozwala określić dokładne położenie i obrać najkrótszą oraz najbezpieczniejszą drogę do celu.

Nocą już z daleka, z odległości często dwudziestu i więcej mil od lądu zauważyć się dają światła latarń morskich. Jeszcze dalej od brzegu widać światła pływających latarń morskich — latarniowców — ustawianych w szczególnie ważnych wzgl. niebezpiecznych miejscach. Na podstawie tych świateł statek może dokładnie określić swoje położenie i skorygować kurs, jeśli był zły. Aby móc nocą stwierdzić, którą latarnię się widzi — każda ma inną charakterystykę wysyłanego światła. Np. jedne świecą jednostajnymi błyskami, inne światłem przerywanym co kilka sekund, inne znów błyskami w grupach po parę, inne naprzemian — światłem białym i czerwonym itd. Wystarczy obserwację porównać z wydawanymi przez urzędy hydrograficzne spisami latarń i sygnałów nawigacyjnych, aby stwierdzić, że światło białe przerywane co cztery sekundy — to Hel, a błyski jednodziesięcio-sekundowe w odstępach 2,9 sekundy — to najsilniejsza nasza latarnia morska w Rozewiu, której światło widać już z odległości 22 mil morskich.

Prócz Rozewia i Helu (zasięg 18 mil morskich) wzdłuż polskiego wybrzeża świecą jeszcze następujące latarnie morskie: Świnoujście (21 Mm), Gąski (19,5 Mm), Kołobrzeg (8 Mm), Jarosławiec (19,5 Mm), Darłowo (8 Mm), Ustka (14,5 Mm), Czołpino (21 Mm), Stilo (20 Mm), Góra Szwedów (16,5 Mm), Gdańsk — Nowy Port (13 Mm).

*) Dokładnie określając — znaki i światła nawigacyjne służą do oznaczania pozycji statku; znaki i światła ostrzegawcze uprzedzają o niebezpieczeństwie. W praktyce jednak oba te pojęcia ściśle się zazębiają.

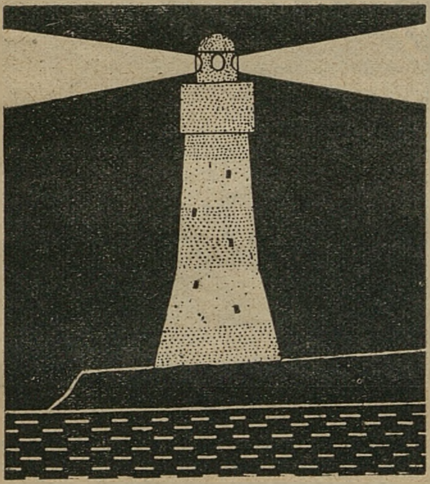


Pływające znaki ostrzegawcze: 1 — pława świecąca, 2 — pława rycząca, 3 — pława świecąco-dzwoniąca, 4 — pława dzwoniąca, 5 — pławy zwykłe ze znakami szczytowymi, 6 — pławy stożkowe, 7 — pławy płaskie, 8 — pławy drążkowe, 9 — pławy kuliste, 10 — tyki i wiechy.

Stałe znaki ostrzegawcze: 11 — tyki i wiechy, 12 — stawa zwykła, 13 — stawa świecąca (kaszyca).

Gdy nadchodzi mgła światła latarń morskich zawodzą. Odzywają się wtedy nautofony czyli podwodne sygnały akustyczne odbierane przez przepływające w pobliżu statki. Inne urządzenia zainstalowane na latarniach morskich — tzw. radiolatarnie, pozwalają przy pomocy fal radiowych już na wielką odległość niezależnie od pogody określać położenie statku.

Ale latarnie morskie nie są w stanie oznaczyć dokładnie mielizny czy pola minowego ani też wskazać najdogodniejszej drogi do portu. To zadanie spełniają przeróżne pływające i stałe znaki ostrzegawcze, a więc pławy — zwane także bojami, tyki, wiechy, stawy (przeciwieństwo pław) itd. Jeśli chodzi o różnorodność zarówno zastosowania jak i kształtów — najliczniejsza jest rodzina pław — tj. pewnego rodzaju jaskrawo pomalowanych beczek, pływających na powierzchni morza i zakotwiczonych na ciężkim łańcuchu 2,5 do 3 razy dłuższym niż lokalna głębokość. Mamy pławy kuliste, stożkowe, drążkowe, zwykłe; są pławy dzwoniące, ryczące, świecące; są świecąco-dzwoniące; są czarne, żółte, czerwone, zielone. Jednymi oznacza się prawą stronę szlaku wodnego, innymi lewą, innymi jeszcze — środek. Pojedyńcze zielone boje ostrzegają przed wrakami, inne znów — przed mielizną. Pławy buczące oraz dzwoniące wydają dźwięk jedynie podczas fali — dzięki kołysaniu, świetlne czerpią energię z butli acetylenowych. Na płytszych wodach używa się wiech. Bardziej uczęszczane, niegłębokie szlaki wodne wyznacza się na stałe wybudowanymi wysepkami, zaopatrzonymi w jaskrawo pomalowane a w nocy świecące — wieżyczki. Można je spotkać np. na Zalewie Szczecińskim, gdzie tworzą tzw. „bramy torowe".



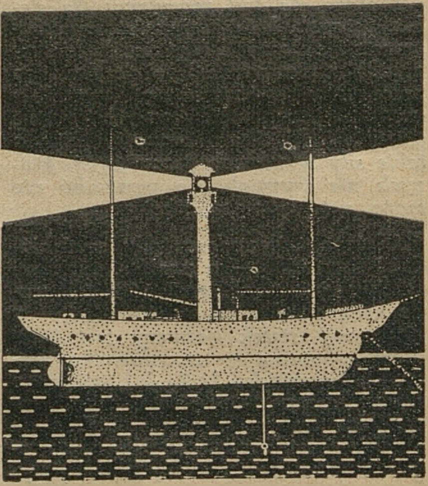
Latarnia morska

Specjalny rodzaj znaków nawigacyjnych stanowią nabieżniki. Są to zazwyczaj drewniane lub murowane wieżyczki-stawy, ustawione na lądzie wzgl. sztucznych wysepkach. Występują z zasady grupami — po dwa. Zadaniem nabieżników jest wskazywanie statkom najprostszej i najlepszej drogi na szlaku wodnym. Chcąc z nich skorzystać trzeba taki obrać kurs, aby obydwa nabieżniki stanowiące zespół znalazły się przed dziobem na jednej linii i pokryły się. Przedłużenie linii, którą wówczas tworzą jest ową poszukiwaną drogą.

Znaki nawigacyjne i ostrzegawcze muszą być stale pilnowane i konserwowane. Jedna przesunięta lub zerwana przez sztorm boja, jedno zgaszone przypadkiem światło, jedna niedokładna informacja w spisie latarń — mogą spowodować katastrofę, pozbawiając życia dziesiątki ludzi. Dlatego też praca hydrografów jest niezwykle odpowiedzialna i trudna. Mało się o niej wie, trudno jest ją laikowi zauważyć — lecz wkład służby hydrograficznej w prawidłową działalność żeglugi — jest niezaprzeczalny.

Obejmując po wojnie zniszczone wybrzeże — Polskie Władze Morskie zastały system wszelkich świateł i znaków, zarówno ostrzegawczych jak i nawigacyjnych — całkowicie zniszczony. Pozostałości wojny — wraki i pola minowe wymagały natychmiastowego, dodatkowego oznakowania.

Dziś po trzech latach — wzdłuż polskiego wybrzeża świecą latarnie morskie; wszystkie mielizny, pola minowe i niebezpieczniejsze wraki są dokładnie oznaczone, a dziesiątki pław wytyczają najdogodniejsze szlaki wiodące do naszych portów.



Latarniowiec

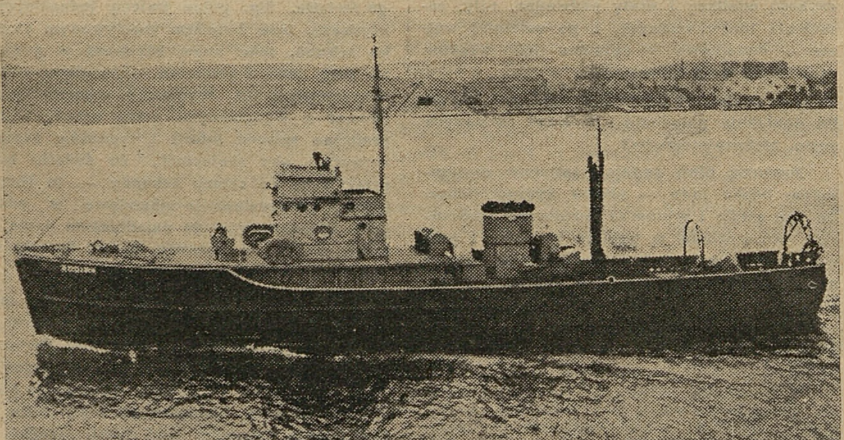
Nawigacja wzdłuż naszych brzegów chroniona jest równie pewnym jak i przed wojną systemem.

Oddziały służby hydrograficznej zorganizowane są w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie. W Elblągu znajduje się samodzielna sekcja obsługująca Zalew Wiślany. Każdy z oddziałów służby hydrograficznej posiada referaty: 1) hydrograficzny, 2) techniczny, 3) elektrotechniczny oraz bosmana nawigacyjnego. Ten ostatni kieruje przygotowaniem do wyłożenia oraz samym wyłożeniem znaku (pławy, tyki, wiechy). Po wyłożeniu referent hydrograficzny określa pozycję geograficzną, która zostaje uwidoczniona na planie w kreślarni referatu. Remonty na lądzie i ew. reparacje pław w morzu przeprowadza referat techniczny. Referat elektrotechniczny czuwa nad światłami i kablami. Oddziały Gdynia i Gdańsk posiadają dodatkowo po 2 ekipy sondażowe przeprowadzające pomiary głębokości.

Wszystkie Oddziały służby hydrograficznej posiadają własne jednostki pływające służące do stawiania, zdejmowania i konserwowania znaków, do pływań kontrolnych oraz specjalnych. Są to przeważnie motorówki, kutry oraz szalupy (dla ekip sondażowych). W Gdyni bazuje największa jednostka hydrograficzna m/s „Zodiak", specjalnie przebudowany poamerykański poławiacz min. „Zodiak" służy do przeprowadzania prac hydrograficznych na pełnym morzu.

WITOLD ZUBRZYCKI

Statek hydrograficzny „ZODIAK" — ex amerykański poławiacz min, zakupiony z demobilu. Wyporność 215 ton, długość 42 m, szerokość 7,5 m, zanurzenie 2 m. Kadłub drewniany. Dwa motory Diesla o łącznej mocy 1 000 KM, szybkość 12 węzłów.



Shipchandler

SHIPCHANDLER: (czyt. szypczendler) dostawca okrętowy. Zaopatruje statki w żywność i artykuły techniczne.
CLARK: (czyt. klerk) pracownik firmy shipchandlerskiej lub maklerskiej załatwiający sprawy firmowe z kapitanami statków. W artykule mowa jest o pracowniku firmy shipchandlerskiej, który zbiera zamówienia w imieniu reprezentowanego przez siebie przedsiębiorstwa.
CHIEF-STEWARD: (czyt. czif stiuard) członek załogi statku, zajmujący się sprawami żywościowymi.
TOWARY TRANZYTOWE czyli WOLNOCŁOWE: towary wyłączone z obrotu na rynkach krajowych, pochodzenia krajowego lub zagranicznego — przeznaczone wyłącznie do sprzedaży na statki. Cena ich jest zazwyczaj znacznie niższa niż ceny analogicznych towarów na rynku krajowym, bowiem towary wolnocłowe nie podlegają opłatom akcyzowo-skarbowym i celnym.
DEWIZA: waluta obca lub papier wartościowy opiewający na obcą walutę i płatny zagranicą.

Statek przybywa do portu. Na spotkanie wypływa pilot i doprowadza go do nabrzeża. Na pokład wkraczają przedstawiciele firmy maklerskiej, WOP, celnicy oraz lekarz portowy. Odbywa się odprawa.

Po krótkim czasie formalności skończone. Makler, lekarz, celnicy i oficer WOP schodzą na ląd i za chwilę po chwiejącym się trapie wbiega na pokład kilku ludzi. Są to clarkowie, czyli przedstawiciele firm shipchandlerskich, które dostarczają statkom produkty żywnościowe oraz najróżnorodniejsze artykuły techniczne. Zbierają oni u kapitana przybyłej do portu jednostki zamówienia dla swoich firm, otrzymując następnie prowizję czyli procent od sumy uzyskanych zamówień. Praca ta wymaga dużej ilości sprytu i umiejętności handlowej.

Statek, który właśnie przycumował, to kanadyjski „Nishimoha". Czeka go daleka droga, gdyż otrzymał telegraficznie skierowanie do Indii, musi więc zabrać ze sobą sporo żywności. Nic też dziwnego, że każdy clark chciałby go mieć jako klienta. Stanąwszy przed obliczem kapitana clarkowie rozpoczynają zachwalanie swoich firm, towarów oraz sprawności w zaspakajaniu potrzeb statku i jego załogi:

— Moja firma, panie Kapitanie — zaczyna pierwszy — dostarcza najtaniej i najszybciej, mamy najlepiej zaopatrzone magazyny w towary krajowe i tranzytowe...

— Panie Kapitanie — mówi drugi — ja już brałem zamówienia od czterech statków kanadyjskich, wiem jaka żywność najlepiej Wam odpowiada. Od kapitana „Empire Connington" mam nawet list polecający, bardzo był ze mnie zadowolony, dostarczyłem towar dobry, szybko, tanio...

Kapitan zmęczony długotrwałą podróżą, zdezorientowany krzykiem, nie może zdecydować się kogo ma wybrać, zresztą czeka już na niego szereg innych bardziej pilnych spraw. Teraz zabiera głos trzeci clark:

— Panie Kapitanie, ja nie załatwiałem jeszcze ani jednego kanadyjskiego statku, ale przy pierwszym zamówieniu na pewno wywiążę się lepiej niż kolega, który załatwiał już cztery a tylko jeden był z niego zadowolony, dając list polecający. Myślę jednak, że Pan Kapitan jest zmęczony, zresztą już wieczór, wobec tego proponuję, że przyjdziemy jutro rano. Pan się przez ten czas namyśli.

To zdanie spodobało się kapitanowi i rozstrzygnięcie kłopotliwej sprawy odłożył do rana.

Następnego dnia kapitan był już zdecydowany — postanowił powierzyć zaopatrzenie statku trzeciemu clarkowi, który poprzedniego wieczoru swoją dobrą radą pomógł mu wydostać się z kłopotu.

Teraz sprawa postępuje szybko. Konkurenci opuszczają kabinę kapitana. Wybrany przez kapitana clark rozkłada na stole swoje papiery oraz spis posiadanych na składzie towarów: osobno wymienione są artykuły żywnościowe pochodzenia polskiego i osobno tzw. towary tranzytowe, zagraniczne i polskie, złożone w magazynach firmy. Towary te, przeważnie trunki i papierosy są tanie, gdyż przeznaczone na zaopatrzenie statków nie podlegają opłacie akcyzowo-skarbowej. Cena każdego towaru wymieniona jest w kilku walutach, w dolarach, w funtach angielskich, w koronach szwedzkich, frankach francuskich itp.

Kapitan wzywa do siebie chief-stewarda i wspólnie z nim ustala listę potrzebnych produktów. Clark notuje zamówienia wtrącając od czasu do czasu swoje uwagi, polecając te lub inne towary. Lista zamówień skończona. Kapitan zapłaci gotówką w dolarach w chwili otrzymania towaru.

Wraz z clarkiem opuszczamy statek i udajemy się teraz na przechadzkę wzdłuż nabrzeży zbierając dalsze zamówienia. Kilkanaście metrów dalej stoi przy nabrzeżu szwedzki „Egon". Pokład załadowany prętami żelaznymi, luki szczelnie zamknięte. Statek gotowy do odpłynięcia. Nie warto się nim zajmować, jest już na pewno zaopatrzony. Idziemy dalej. Zatrzymujemy się przy fińskim „Skogsoe", który wyładowuje drobnicę; dowiadujemy się, że przybył dopiero wczoraj wieczorem. Clark zagaduje uwijających się po pokładzie marynarzy:

— Do you need the shipchandler? — czy potrzebujecie dostawcę okrętowego? —

Pytanie nie zostało zrozumiane. Na szczęście ukazuje się na pokładzie kapitan, kiwa potwierdzająco głową i zaprasza nas do swojej kabiny.

Rozmowa jest nieco trudna — kapitan zna zaledwie parę słów angielskich. Jednak dobry clark znajduje wyjście z każdej sytuacji; porozumiewa się rysując żądane przez kapitana produkty na kawałku papieru, pomagając sobie od czasu do czasu międzynarodowym językiem „na migi". Dobrze, że cyfry są jednakowe na całym świecie, w przeciwnym razie przy podawaniu ceny trzeba by liczyć na palcach. Najwięcej kłopotu sprawia maszynka do mięsa, w którą pragnie zaopatrzyć się zapobiegliwy kapitan statku. Trudno z rysunku coś wywnioskować, gdyż to co kapitan wyrysował na kartce przypomina armatę średniego kalibru albo gramofon czy też zgoła katarynkę, tym bardziej, że dla wyjaśnienia kapitan wykonuje ręką w powietrzu ruchy, mające naśladować kręcenie korbki. Sytuację ratuje steward, który ma większe zdolności rysunkowe niż jego przełożony. Zamówienie skończone.

Ponieważ kapitan statku nie dysponuje w tej chwili wystarczającą ilością gotówki, rachunek zostanie pokryty przez firmę maklerską „Polshipping", która klaruje statek. Będzie to uwidocznione na rachunku shipchandlera w formie krótkiego zapisku „Paid by „Polshipping". Należność powyższa stanie się w przyszłości przedmiotem rozliczeń między armatorem statku a jego przedstawicielem — maklerem. Rozrachunek odbędzie się za pośrednictwem banków.

Schodzimy z „Skogsoe" i udajemy się znów na wędrówkę wzdłuż nabrzeży. Zatrzymując się przed każdym statkiem clark powtarza sakramentalną formułkę:

— „Can I speak with the capitain or with the chiefsteward? — (czy mogę mówić z kapitanem lub starszym stewardem?).

— „Do you need some proviant? — (czy potrzebujecie prowiantu?).

— „Do you need the shipchandler?" — (czy potrzebujecie shipchandlera?).

Szczęście nam teraz mniej dopisuje. W porcie gdyńskim pracuje 6 firm shipchandlerskich, które zatrudniają około 25 clarków. Konkurencja jest więc duża. Wreszcie przy jednym ze statków zatrzymujemy się znów na dłuższą chwilę. Czysty, starannie utrzymany norweski „Mailand". Kapitan wzywa nas do siebie. Rozmowa toczy się po angielsku, wkrótce jednak przechodzimy na niemiecki, gdyż tym językiem kapitan wysławia się łatwiej. Dobry clark musi znać kilka obcych języków. Wie on np., że z Norwegiem można prowadzić rozmowę po niemiecku, nie należy jej jednak zaczynać w tym języku, gdyż można sobie zrazić klienta. Norwedzy przeżyli niemiecką okupację i czują uprzedzenie do wszystkiego co niemieckie. Tym razem uzyskujemy ciekawe zamówienie. Kapitan chce kupić dywan do swojej kabiny. Słyszał, że w Polsce można kupić ładny i tani. Zwracał się z tym już do clarka, który dostarczył mu prowiant, jednak nie podjął się on wykonać tego dosyć nieoczekiwanego zamówienia.

W czasie swojej pracy clark miewa bardzo rozmaite zamówienia. Czasem bywają to żywe barany, czasem kury, a kiedyś romantycznie nastrojony marynarz zamówił bukiet róż, który pragnął wręczyć swojej najdroższej.

Praca shipchandlera jest ciekawa. Jest to **handel czynny, gdzie nie klient szuka kupca, ale kupiec klienta.** Zagranicą przedstawiciele firm shipchandlerskich mają własne motorówki, którymi wypływają na redę i już tam „polują" na statki.

Zaopatrzeniem statków w bunkier zajmują się zwykle specjalne firmy. U nas paliwo na statek dostarczają: Centrala Węglowa — węgiel, i Centrala Produktów Naftowych — paliwo płynne.

Żywność dostarczana jest na statki wg specjalnych norm wydanych przez Dyrekcję Ceł. Normy żywnościowe w polskich portach są stosunkowo wysokie, z tego względu np. statki holenderskie zaopatrują się w holenderskie kakao ze składu tranzytowego polskiego, gdyż w ich własnych portach otrzymują zbyt małe ilości. Towary dostarczane na statki wolne są od opłat celnych, nie mogą być jednak sprzedawane w kraju. Z towarów tranzytowych statek ma prawo korzystać dopiero po wyjściu z portu, poza obrębem wód terytorialnych.

Sprzedaż towarów na statki odbywa się za waluty zagraniczne, każda więc tranzakcja zawarta przez shipchandlera wzbogaca skarb państwa w dewizy, za które sprowadza się do kraju surowce i urządzenia potrzebne do jego odbudowy.

Uwaga: Wszelkie dane dotyczące nazw statków, firm itp. zawarte w niniejszym artykule podane są jedynie przykładowo i nie mają nic wspólnego z rzeczywistością.

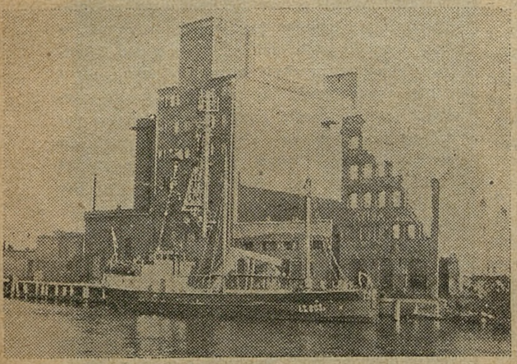
Jan Wojciechowski



Obroty towarowe portów polskich we wrześniu i październiku — mimo zbliżającej się zimy — w dalszym ciągu utrzymały swój wysoki poziom. Przeładunki we wrześniu wyniosły ogółem 1 572 239 ton, z tego w przywozie było 361 763 tony, w wywozie zaś 1 210 476 ton. Zespół portowy Gdańsk/Gdynia przeładował we wrześniu 1 216 155 ton towarów, Szczecin wraz ze Świnoujściem — 305 837 ton, małe porty (Ustka, Kołobrzeg, Darłowo) — 50 247 ton.

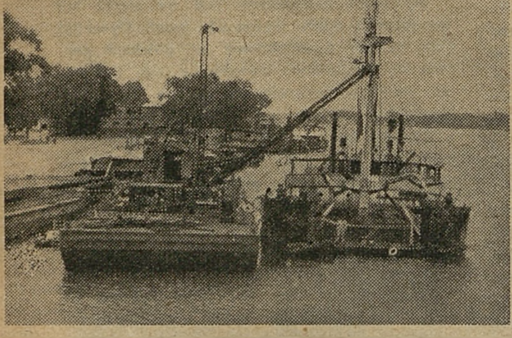
Obroty portów w październiku br. osiągnęły cyfrę 1 472 914 ton, a zatem nieco mniejszą niż analogiczna liczba za wrzesień. Przywóz ogólny wyniósł 335 257 ton, wywóz — 1 137 657 ton. Zespół Gdańsk/Gdynia przeładował w październiku 1 083 775 ton, Szczecin — 336 308 ton, małe porty — 52 831 ton.

Na zdjęciu — załadunek węgla przy pomocy transporterów w porcie kołobrzeskim.



Do najbardziej przez wojnę zniszczonych odcinków portu gdańskiego należy jego najstarsza część położona wzdłuż Motławy. M. inn. na słynnej „Wyspie Spichrzów" ocalał całkowicie jedynie duży magazyn zbożowy starej gdańskiej firmy „Deo Gloria". Magazyn ten został ostatnio przystosowany do składania soli przeznaczonej na eksport do Szwecji. Pod koniec października na opustoszałą Motławę wpłynęły pierwsze po wojnie pełnomorskie statki przybyłe po sól. Port gdański uczynił dalszy krok na drodze do całkowitej odbudowy.

Na zdjęciu — spichlerz „Deo Gloria" z przybyłym po sól szwedzkim motorowczykiem. Przeładunek odbywa się przy pomocy transporterów.



Po 220 dniach żmudnej pracy ekipa ratownicza GAL'u podniosła z dna i usunęła poza obręb portu w Świnoujściu wrak niemieckiego parowca „Andros", zatopionego przy Kapitanacie Portu. „Andros" wiozący uciekinierów z Prus Wschodnich został zatopiony w styczniu 1945 bombami lotniczymi i poszedł na dno w ciągu kilku sekund wraz z kilkuset pasażerami. Uszkodzenia jakie odniósł statek od bombardowania oraz liczne trupy jakie znajdowały się w jego kadłubie — niezwykle utrudniały pracę ekipie ratowniczej, szczególnie nurkom.

Na zdjęciu — ponton ekipy ratowniczej podczas prac przy wraku „Androsa".

WYSOKA

Każdy statek posiadać musi odpowiednią KLASĘ, która jest jakby paszportem jego morskiego obywatelstwa. Klasa taka określa właściwości statku, gwarantuje jego bezpieczeństwo, świadczy o kulturze konstruktorów, podtrzymuje cześć dla bandery. Jest ona uznawana na całym świecie. Od klasy zależy zaufanie do statku tych, których on przewozi, tych — którzy powierzają mu swoje towary i tych, którzy je ubezpieczają. W większości krajów posiadających własne floty handlowe — działają towarzystwa klasyfikacyjne określające klasy statków, a w związku z tym nadzorujące budowę i remonty klasyfikowanych przez siebie jednostek.

Dwieściepięćdziesiąt lat temu, kiedy żaglowe klipry i brygi odbijały od brytyjskich brzegów dążąc do Indii czy Ameryki — w Londynie, w portowej tawernie Edwarda Lloyda powstał — jako pierwsze towarzystwo klasyfikacyjne — „Lloyd Angielski". O sto lat młodsze jest „Biuro Veritas" — wynik morskiej i kolonialnej ekspansji Francji. Razem z eskadrami admirała Tirpitza wszedł na morskie drogi „Lloyd Niemiecki".

Towarzystwa powyższe rozwinęły się ogromnie i z biegiem czasu kontrolowały nie tylko żeglugę handlową we własnych państwach, ale także w większości pozostałych, mniejszych krajów morskich, między innymi i w carskiej Rosji. Żaden z rosyjskich statków nie mógł pływać — nie mając świadectwa klasyfikacyjnego „Biura Veritas" wzgl. niemieckiego czy angielskiego „Lloydu", Zagraniczny kapitał i zagraniczne wpływy przenikały za pośrednictwem owych towarzystw zarówno do żeglugi morskiej jak i śródlądowej. Anglicy, Niemcy i Francuzi ignorowali wszelkie samodzielne przejawy działania w przemyśle okrętowym Rosji, dławiąc rozmyślnie twórczą inicjatywę rosyjskich inżynierów.

Pięćdziesiąt lat temu w Rybińsku powstało „Biuro Klasyfikacyjne Towarzystw Transportowo - Ubezpieczeniowych", przeorganizowane później w „Rosyjski Rejestr". Lecz na stoczniach Petersburga, Archangielska, Sormowa i Odessy nadal gospodarzyli zagraniczni „obserwatorzy". Chociaż przestali być jedynymi przedstawicielami praw morskich dla rosyjskich majstrów okrętowych, jednak spowodowali oni jeszcze w rosyjskiej flocie nie mało szkód.

To właśnie w rezultacie ich starań nie otrzymały zasłużonego rozgłosu zbudowane na wołżańskich stoczniach motorowce „Wandal" i „Sarmat" — pierwsze na świecie statki rzeczne napędzane silnikami spalinowymi. Nowy typ śruby okrętowej stworzony w kołomieńskiej stoczni opatentowała zagraniczna firma. Admirał Makarow, autor projektu pierwszego w świecie mocnego, oceanicznego lodołamacza „Jermak" — zmuszony był wybudować go w Anglii.

Dopiero powołany w 1923 roku dekretem M. Kalinina „Radziecki Rejestr" — rozpoczął zaciętą walkę o pełne prawa ojczystego budownictwa okrętowego. Walka była twarda i nieustępliwa. W Mikołajewsku na stoczni im. Marty budowały się pierwsze zbiornikowce dla sowieckiej floty naftowej. Mimo protestów i oburzenia głównego konstruktora stoczni — przedstawiciele „Lloydu" i „Biura Veritas" zażądali dodatkowego wzmocnienia konstrukcji statków, co zwiększając ich wagę własną o ok. 500 ton znacznie ograniczało zdolności prze-

wozowe. „Obserwatorzy" robili awantury, skandale, i grozili, że żaden zagraniczny port nie wpuści radzieckich statków nie mających międzynarodowej klasy. Ale sowieccy budowniczowie szli twardo swoją drogą.

W tych samych latach budowały się we Francji zbiornikowce dla Związku Radzieckiego. Konstruowano je wg norm „Rejestru Radzieckiego", a prac doglądali radzieccy specjaliści. Zbiornikowce te opracowane przez sowieckich inżynierów, posiadające konstrukcję zupełnie nową i postępową — okazały się doskonałe w praktyce. „Radziecki Rejestr" zdobył sobie międzynarodowe uznanie. Nawet Kompania Kanału Sueskiego, najbardziej reakcyjna twierdza kapitalistycznej żeglugi uznała normy „Rejestru Radzieckiego", dopuszczając tym samym jednostki radzieckie do korzystania z najbliższej drogi na Daleki Wschód. „Obserwatorzy" zagranicznych towarzystw klasyfikacyjnych znikli na zawsze z sowieckich portów stoczni i fabryk.

Stalinowski okres uprzemysłowienia kraju postawił flocie handlowej nowe zadania. Aby móc podołać zwiększonemu zapotrzebowaniu na ropę naftową — należało uruchomić na morzu Kaspijskim wielkie zbiornikowce, typu oceanicznego. Poczęto je budować na stoczniach Sormowa, wg norm „Radzieckiego Rejestru". Inżynierowie sowieccy i tym razem nie bali się odejść od przyjętych powszechnie prawideł. Przy znacznie zmniejszonej w stosunku do konstrukcji zagranicznych — wadze własnej, zbiornikowce owe odznaczały się wielką wytrzymałością i pełnymi zaletami morskimi. Już niedługo minie dwadzieścia lat, jak przecinają one wody morza Kaspijskiego, przewożąc corocznie miliony ton ropy.

Ale któż lepiej od marynarzy opowie o zaletach statków, któż lepiej od nich oceni i zrozumie trud pracy budowniczego? Oto co opowiada jeden z oficerów floty handlowej:

„...Latem 1933 roku, a więc w początkowym okresie radzieckiej nawigacji arktycznej — do ujścia Leny przybył pierwszy transport morski z towarami dla sowieckiej Jakutji. W skład transportu wchodził rzeczno-morski motorowiec „Pięciolatka", który nie tylko samodzielnie przebił się przez lody polarne, ale przyprowadził prócz tego na holu ogromną lichtugę. W zatoce Tiksi oglądającej do tej pory jedynie żaglowe czółna jakuckich rybaków, statki te wyglądały tak, jak wyglądałby tramwaj elektryczny na ulicach XVIII-wiecznej Moskwy.

My wszyscy, uczestnicy podróży, gorąco winszowaliśmy sukcesu naszemu kapitanowi. Stary rosyjski marynarz, uczestnik cuszimskiego boju, poszczypywał swoją siwą brodę i w zamyśleniu patrzył z mostku na pustynny brzeg, gdzie budowniczowie przyszłego portu stawiali namioty.

— Tak, nie darmo statek nasz nazywa się „Pięciolatka" — powiedział on i zszedł

KLASA

do kabiny, by po minucie powrócić z grubą teczką w rękach.

— Patrzcie — tu jest świadectwo „Rejestru Radzieckiego" na prawo pływania, a tu rysunki statku. Nasza własna, sowiecka robota. Żaden z konstruktorów zagranicznych nie podejmował się zbudować takiego statku, by mógł po syberyjskich rzekach i po północnych morzach jednakowo dobrze pływać. A my — zbudowaliśmy.

Kapitan zamilkł. Potem odetchnął i począł mówić dalej:

— Szkoda, że nie dożyję owych niedalekich już lat, kiedy w tej zapomnianej przez Boga zatoce wyrośnie miasto i zaczną przybywać statki. Tak, jak to Puszkin mówił: „Wszystkie bandery, będą naszymi gośćmi".

W pięć lat później, w sierpniu 1938 r., w Leningradzie przypadł mi zaszczyt poprowadzenia lodołamacza „Józef Stalin" w jego pierwszy arktyczny rejs. Jeden z kolegów przeglądał przed odpłynięciem dokumenty statku. Patrząc na wyciskaną złotem okładkę — „Świadectwa Rejestru Radzieckiego na prawo pływania lodołamacza „Józef Stalin" zbudowanego w leningradzkiej stoczni im. Ordżonikidze" — uśmiechnął się:

— Ot i następca naszego starego „Jermaka". Dobry statek, pewny — nasz sowiecki, pierworodny.

Przeszło jeszcze 10 lat. Znowu trafiłem do dalekiej zatoki Tiksi. Spacerowałem po ulicach zabudowanych dwupiętrowymi domami, chodziłem po porcie, gdzie stały statki i barki. Ileż to statków z roku na rok przyprowadzają tutaj radzieckie lodołamacze, ileż nowych jednostek zbudowanych według „Pięciolatki" kursuje po wodach Leny..."

Radziecka Flota Handlowa na morzach i rzekach z honorem przeszła przez Wielką Wojnę Ojczyźnianą.

Obecnie, wg planów powojennej pięciolatki, wzrasta ona w szybkim tempie wzbogacając się w dziesiątki statków najróżniejszego typu. Stocznie i fabryki pośpiesznie przyswajają sobie nowe osiągnięcia techniczne i skracają czasokresy budowy poszczególnych jednostek.

Na przykład w Sormowie, stosując daleko posuniętą prefabrykację, buduje się barki wołżańskie w przeciągu 45 dni, zamiast jak dawniej — roku. Kijowska stocznia „Leninska Kuźnia" zburzona przez Niemców i odbudowana od podstaw — buduje doskonałe, szybkie holowniki.

Nadzór „Rejestru Radzieckiego" przeprowadza każdy statek przez całe jego życie — od chwili założenia stępki aż do ostatnich dni pływania. Wszystkie zakłady i fabryki, które obok stoczni pracują dla floty — przedstawiają swoją produkcję do kontroli Państwowej Inspekcji „Rejestru Radzieckiego". Inspektorzy „Rejestru" to entuzjaści swojej pracy. Nie brak wśród nich takich ludzi, którzy całe dziesiątki lat pracują już nad rozbudową i postępem floty ojczystej.

Z Anglii, Francji, USA, z licznych państw nadchodzi poczta pod adresem dyrekcji „Radzieckiego Rejestru". Główny inżynier — siwy człowiek z młodą energiczną twarzą — przegląda zagraniczne czasopisma morskie.

— Ot, — wskazuje na stronice jednego z ostatnich numerów angielskich „Wiadomości budownictwa okrętowego" — panowie z Lloydu u nas się uczą!

Artykuł omawia nowe prawidła budowy stalowych kadłubów, opracowane przez „Rejestr Radziecki" jeszcze przed wojną. Anglicy nazywają siebie klasykami budownictwa okrętowego, a dopiero teraz po ośmiu latach usiłują zastosować u siebie podobne zasady. Już mija dziesięć lat, jak w budownictwie kotłów okrętowych fabryki radzieckie szeroko wykorzystały spawanie elektryczne. „Niemiecki Lloyd" dopiero niedawno począł czynić próby w tym kierunku.

„Radziecki Rejestr" — jedno z najmłodszych towarzystw klasyfikacyjnych na świecie — jest obecnie jednym z najdoskonalszych i najbardziej postępowych. Klasa „Rejestru Radzieckiego" wysoka klasa kultury technicznej — uznana jest przez całą żeglugę światową.

S. MOROZOW

(tłum. A. P.)

THE FUTURE OF SHIP BUILDING *)

Pod takim tytułem ukazała się w Londynie broszura, której autorzy biją na alarm. Przyszłość budownictwa okrętowego w Anglii jest zagrożona! — oto myśl przewodnia broszury, w której w oparciu o dane statystyczne przeprowadza się dowód prawdy: brytyjskie budownictwo okrętowe — z powodu ograniczeń planu Marshalla — zamiera. Stocznie angielskie nie tylko nie spełnią swego normalnego zadania, tzn. powiększenia floty brytyjskiej, ale nie potrafią nawet uzupełnić strat wojennych. Grozi więc stoczniowcom brytyjskim bezrobocie — bo i zamówienia zagraniczne, ze względu na wysokie ceny stoczni angielskich — ograniczają się do najkonieczniejszych wypadków. Oto kilka liczb zaczerpniętych z tej broszury.

Według minimalnych potrzeb stocznie brytyjskie powinny wybudować: w r. 1948 — 1 750 000 BRT, w 1949 — 2 000 000 BRT, w 1950 — 2 500 000 BRT, i w r. 1951 — 3 000 000 BRT. Tymczasem Amerykanie wyznaczyli stoczniom angielskim tylko 820 000 BRT za cały okres 1947—1951! A więc zaledwie około 8—9 proc. potrzeb! I to się nazywa pomoc!

Jeżeli zestawić fakty, podane w powyższej broszurze, z tym, co się u nas dzieje na odcinku stoczniowym — to nawet największy pesymista będzie miał powody do zadowolenia. Polskie stocznie nie potrzebują redukować personelu fachowego, gdyż nasza gospodarka morska rozwija się i będziemy budować coraz więcej statków.

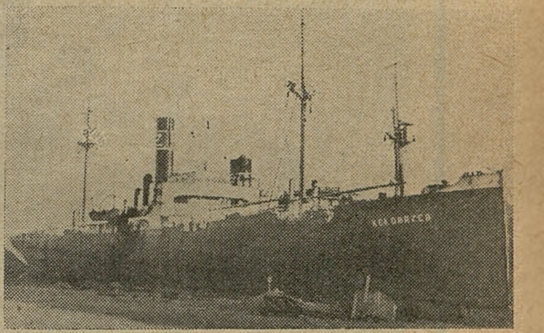
Nikt nam nie narzuca swego „planu pomocy", tej „pomocy", która przynosi masom pracującym ucisk i bezrobocie.

*) Przyszłość budownictwa okrętowego.



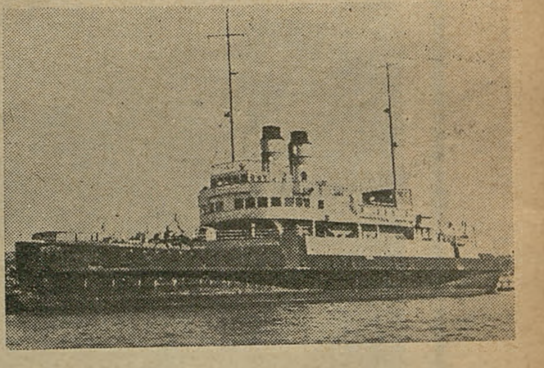
Dzień 6 listopada był podwójnym świętem dla naszej Marynarki Handlowej. Niezależnie bowiem od wodowania pierwszego wybudowanego w kraju statku pełnomorskiego — w dniu tym odbyła się w Gdyni uroczystość powitania nowej jednostki PMH — m/s „Warmii". „Warmia", zbudowana przez angielską stocznię w Goole, spuszczona została na wodę 24 kwietnia br. Jej nośność wynosi 1 260 DWT, pojemność 780 BRT oraz 350 NRT. Dwutaktowy silnik typu Atlas-Diesel o mocy 800 KM zapewnia „Warmii" szybkość podróżną 11 węzłów. Jako nowoczesny drobnicowiec o średnim zasięgu obsługiwać będzie ona europejskie linie regularne GALu. Chwilowo została skierowana na szlak Gdynia — Hull w zastępstwie „Lublina", który pływa obecnie do Londynu. W końcu grudnia flota nasza powiększy się o bliźniaczą jednostkę — m/s „Mazury", która buduje się na tej samej stoczni co i „Warmia".

Na zdjęciu — „Warmia", w gali flagowej, wpływa do Basenu Wolnocłowego w Gdyni.



Otrzymany z tytułu odszkodowań poniemieckich s/s „Kołobrzeg", po ukończeniu generalnego remontu na Stoczni Gdyńskiej, opuści ją w najbliższych dniach. S/s „Kołobrzeg" (dawn. „Schleswig-Holstein"), zbudowany został w 1921 r. w Lubece. Jego pojemność wynosi 2 369 BRT i 1 432 NRT. Nośność — 4 180 DWT. Maszyna parowa trójprężna o mocy 1 300 KM zapewnia mu szybkość podróżną 9 węzłów. Pracę swą w Polskiej Flocie Handlowej s/s „Kołobrzeg" rozpocznie rejsem na morze Śródziemne. M. inn. zawinie on do portów państwa Izrael.

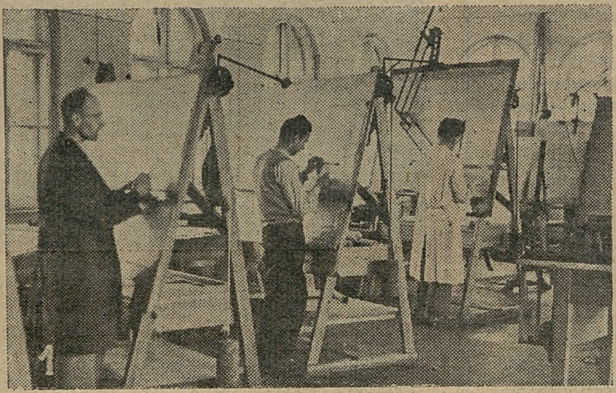
Na zdjęciu — s/s „Kołobrzeg" na Stoczni Gdyńskiej.



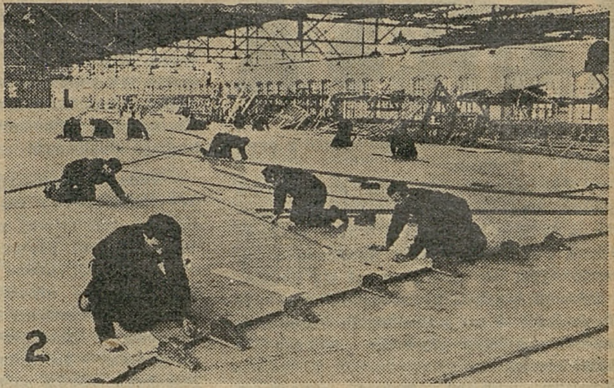
Nazwa promu kolejowego „Waza" została zmieniona na „Kruszewski". Jest to nazwisko jednego ze znanych kolejarzy-społeczników, zmarłego podczas ostatniej wojny. Prom „Kruszewski" przechodzi obecnie generalny remont na Stoczni Gdyńskiej. W ramach zobowiązań jakie pracownicy Stoczni przyjęli na siebie w odpowiedzi na apel górników z kopalni Zabrze-Wschód — remont „Kruszewskiego" ma być ukończony w czasie co najmniej o miesiąc krótszym niż to przewiduje umowa.

Na zdjęciu — prom kolejowy „Kruszewski" przy jednym z nabrzeży Stoczni Gdyńskiej.

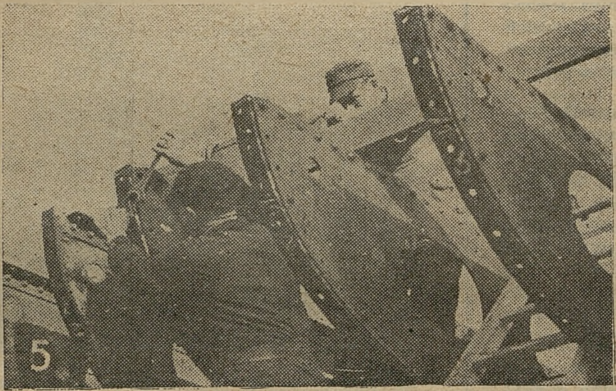
JAK POWSTAJE



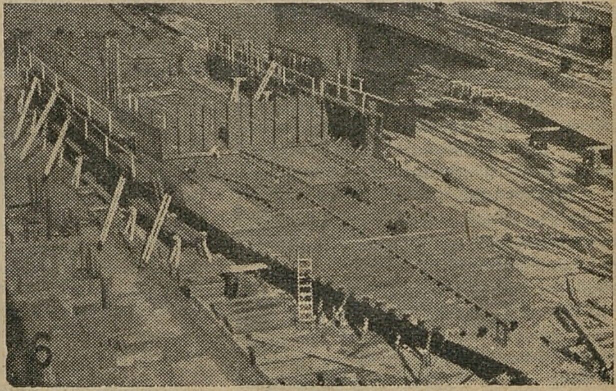
Koncepcja statku rodzi się najpierw w głowach konstruktorów. Później, przelana na papier — podlega długotrwałej dyskusji, poprawkom, przeliczeniom — aż wreszcie w ostatecznej, zatwierdzonej przez armatora formie — projekt oddawany jest do szczegółowego rozpracowania. Kreślarze wykonują setki rysunków warsztatowych...



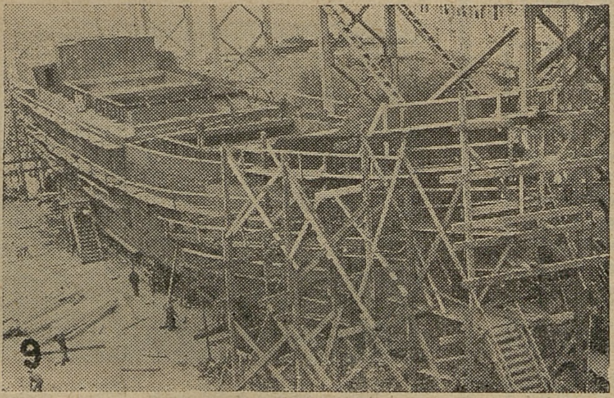
... z których znaczna część wędruje — na trasernię. Wg rysunków traserzy na wielkiej idealnie równej i czystej podłodze kopiują wszystkie elementy w ich normalnej wielkości, po czym montują z drzewa szablony oraz modele, wielkością i kształtem odpowiadające częściom przyszłego statku. Szablony takie...



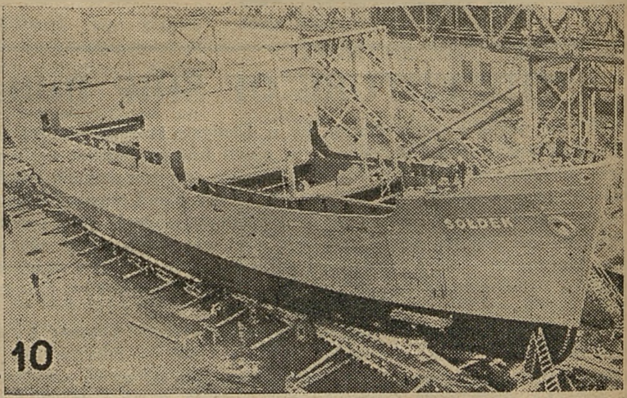
... jak na drożdżach. Ustawione denniki, których jest około 300, jak również wzdłużniki oraz poszycie dna nituje się i spawa w jedną całość. Z zewnątrz przychodzą płyty obrzeżowe dna, denniki poczynają znikać — przykryte wielkimi arkuszami blachy, tworzącymi dno wewnętrzne. Pierwsza faza montażu jest skończona. Następny...



... etap to ustawianie prefabrykowanych uprzednio w warsztacie grodzi wodoszczelnych i montowanie wręgów. Przeciętnie czterdzieści pięć ton materiału tygodniowo montuje się na pochylni i o tyle też wzrasta z każdym tygodniem waga powstającego statku, a w związku z tym i obciążenie pochylni. Wśród rosnącego w górę szkieletu...



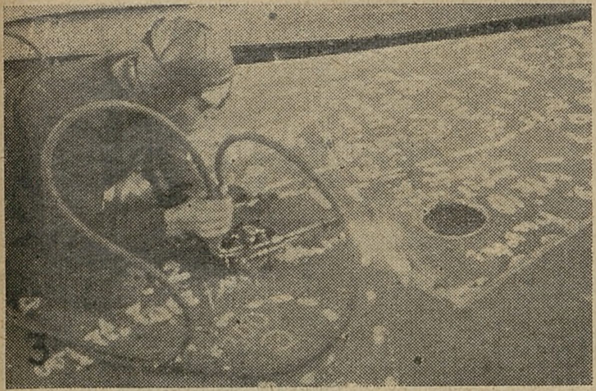
... ale teraz już i każdy laik powie, że to buduje się statek. Następuje z kolei montaż zbiorników szczytowych, pokładu i luków — rufa otrzymuje wreszcie skomplikowaną konstrukcję tylnicy. Po uzupełnieniu poszycia — kadłubowi już nic nie brak. Jedynie na górze, na pokładzie, pojawiają się nadbudówki oraz maszty. Rusztowania...



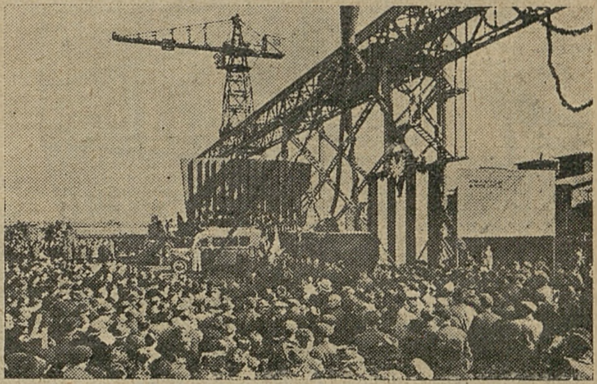
... oblepiające dotąd szczelnie kadłub poczynają znikać — wreszcie nie ma ich wcale. Statek spoczywa na pochylni w całej swojej okazałości. Jego rudo-rdzawe burty pokrywają się jaskrawą, radosną barwą minii. Na dziobie i rufie pojawia się starannie wymalowana nazwa. Pochylnia przygotowywana jest teraz pośpiesznie do wodowania...

ZDJĘCIA: Z. KOSYCARZ (7)

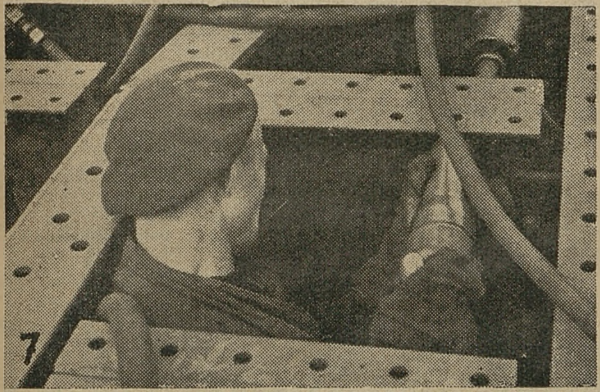
RUDOWĘGLOWIEC



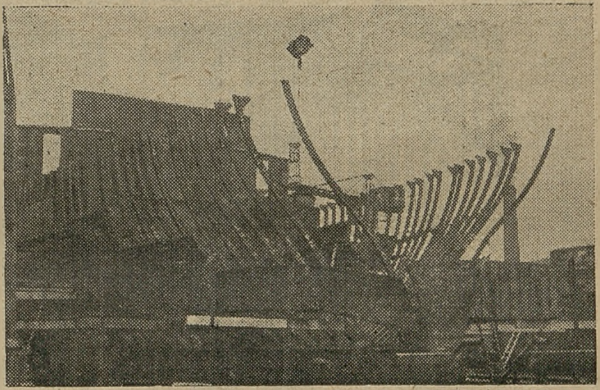
... służą za podstawę i wzór dla prac w wręgowni, kadłubowniach, spawalniach — gdzie następuje obróbka materiału i przygotowywanie go do montażu na pochylni. Niektóre części już tutaj łączy się w prefabrykowane sekcje, co znakomicie przyśpiesza późniejszy montaż. Gdy już wystarczająca ilość blach, wręg, kątowników itp. jest przygotowana...



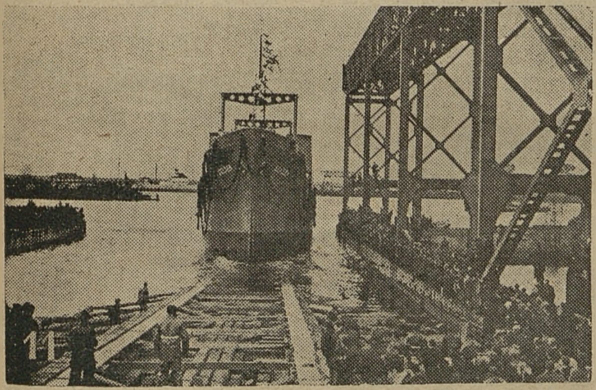
... przystępuje się do montażu na pochylni. Na specjalnej drewnianej podbudowie, na której wspierać się będzie z czasem cała konstrukcja — układa się pas stępkowy i kilka pierwszych pasów poszycia dna. Po ustawieniu wzdłużników środkowego i bocznych oraz denników — następuje uroczystość wbicia pierwszego nitu. Od tej chwili statek rośnie...



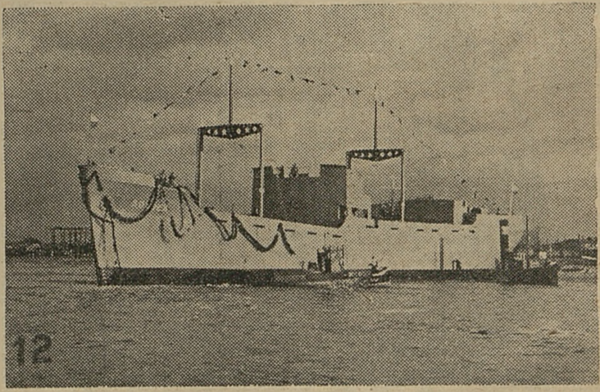
... uwijają się ludzie. W ogłuszającym trzasku młotków pneumatycznych, wśród kaskad iskier z aparatów spawalniczych oblegają otoczony rusztowaniami kadłub i z pojedyńczych, podawanych przez dźwigi elementów tworzą mocną, przemyślną całość. Znaczna część statku jest spawana — reszta nitowana. Około trzystu tysięcy nitów potrzeba...



... dla wykonania kadłuba jednego rudowęglowca. W miarę jak postępuje montaż wręgów zakłada się coraz to wyższe pasy poszycia. Statek zaczyna nabierać kształtów, widać jego imponujące rozmiary. Brakuje jeszcze blach poszycia na dziobie, rufa świeci jedynie wręgami, brak jej bowiem tylnicy, której prefabrykacja dobiega końca...



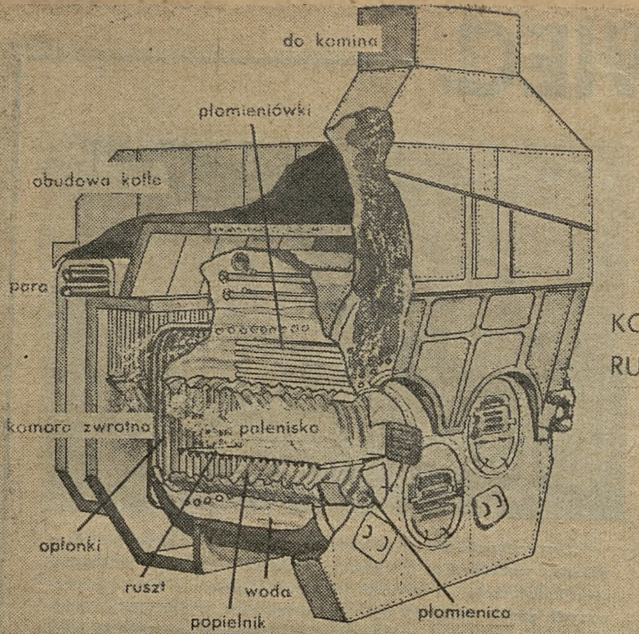
... Cieśle konstruują sanie, z którymi kadłub spłynie na wodę. Szyny pochylni pokrywa gruba warstwa smaru, w składzie którego dominuje szare mydło. Statek zaopatrzono już w kotwicę, ustrojono w girlandy i gałę flagową. Na rufie powiewa bandera. Brzdęk!!! Pękła butelka szampana rozbita o dziób. Wśród dźwięków hymnu narodowego...



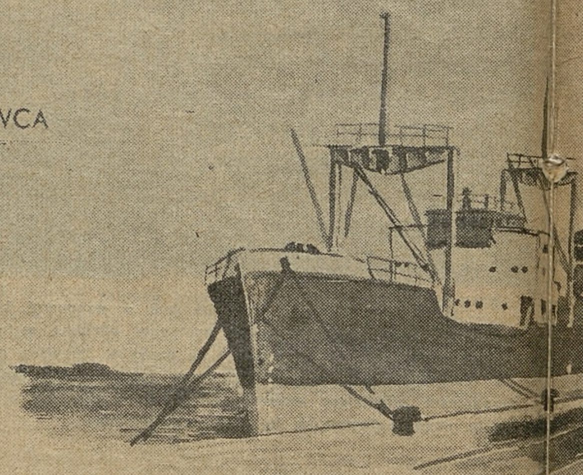
... rudowęglowiec „Sołdek" spływa majestatycznie na wodę. Z rumotem i szczękiem łańcucha chlupnęły w wodę kotwice. Lśniące w słońcu cielsko traci powoli rozpęd i zatrzymuje się na środku kanału. Wnet otaczają statek holowniki i prowadzą go ostrożnie do basenu. Na Stoczni Gdańskiej urodziła się szczęśliwie pierwsza pełnomorska jednostka.

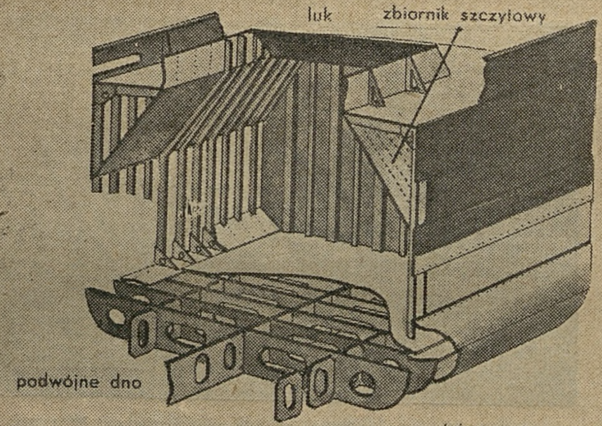
i K. KOMOROWSKI (5)

RUDOWĘ

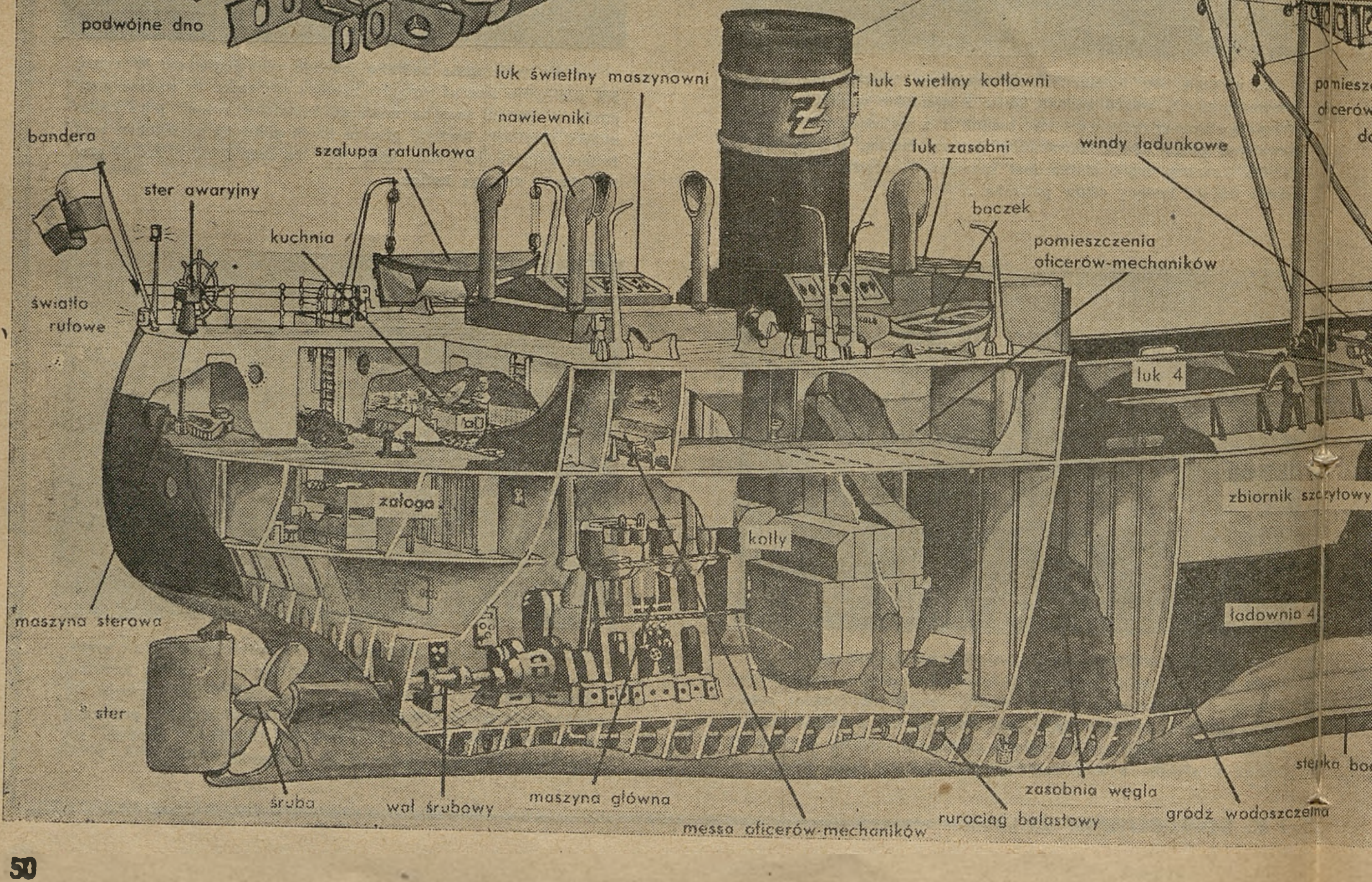


KOCIOŁ
RUDOWĘGLOWCA

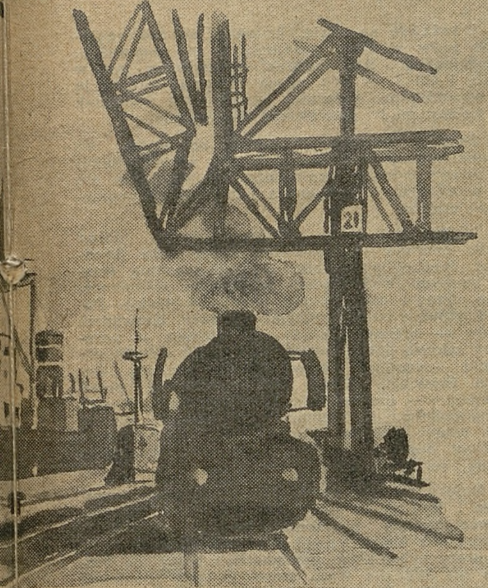


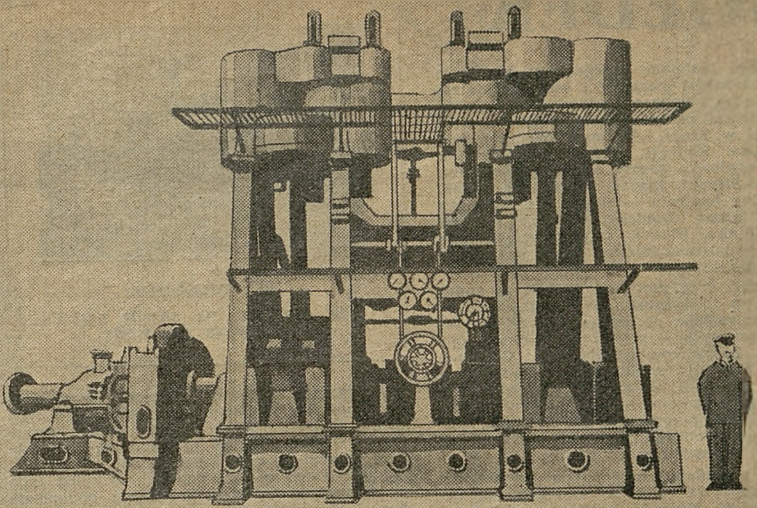


FRAGMENT ŁADOWNI
RUDOWĘGLOWCA

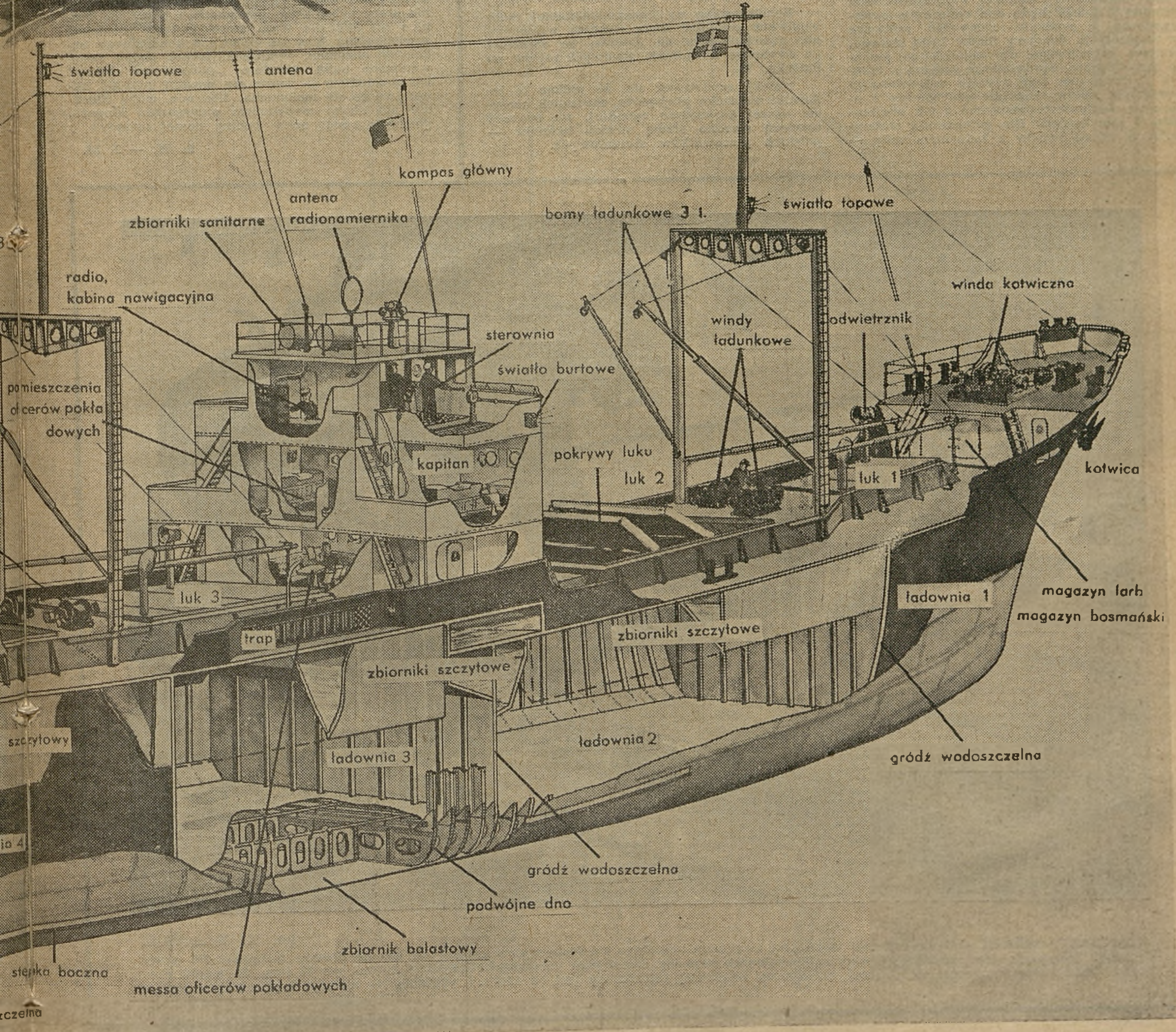


GLOWIEC





MASZYNA RUDOWĘGLOWCA O ROZRZĘDZIE WENTYLOWYM, SYSTEMU LENTZA.



„SOŁDEK”

Szóstego listopada spłynął na wodę w Stoczni Gdańskiej pierwszy z serii sześciu rudowęglowców, będący jednocześnie pierwszym statkiem pełnomorskim wybudowanym całkowicie w kraju. W myśl postanowienia Ministerstwa Żeglugi, które zadecydowało, aby rudowęglowce nosiły nazwiska tych pracowników Stoczni, którzy najbardziej odznaczą się przy budowie — wodowana jednostka otrzymała miano „Sołdek”, od nazwiska Stanisława Sołdka, trasera, zwycięzcy pierwszego etapu współzawodnictwa pracy na terenie Stoczni Gdańskiej.

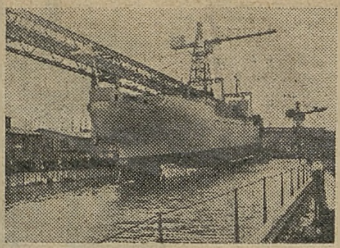
„Sołdek” oraz pozostałe bliźniacze rudowęglowce są to jednostki o specjalnej budowie, przystosowane do przewozu ciężkich ładunków masowych — przede wszystkim węgla oraz rudy. Zamówione zostały przez GAŁ dla „Żeglugi Polskiej” znajdujące; się pod jego zarządem. Projekt wstępny rudowęglowców opracowało Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych Zjednoczenia Stoczni Polskich, zaś rysunki warsztatowe wykonała francuska stocznia A. Normand w Le Havre.

Statki posiadają następujące wymiary: długość całkowita 85,35 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5,35. Nośność każdego z nich wyniesie 2 540 DWT. Maszyny napędowe o mocy 1 300 KM zapewnią im szybkość ok. 11 węzłów. Będą to 4 cylindrowe maszyny parowe na parę przegrzaną i rozrządzie wentylowym — systemu Lentz 8.

Rudowęglowce reprezentują najnowsze zdobycze w budownictwie jednostek do przewożenia ładunków masowych. Dzięki specjalnemu kształtowi ładowni i rozmieszczeniu ogromnych luków będą one całkowicie samotrymowne, a przez to niezwykle rentowne w eksploatacji. Pokrywy luków będą stalowe, systemu żaluzjowego wg angielskiego patentu Mac Gregora. Sprowadzone zostaną z Francji. Zastosowanie tego rodzaju nowoczesnego przykrycia luków znacznie przyśpieszy i usprawni manipulacje związane z ich otwieraniem i zamykaniem. Dla polepszenia stateczności w czasie rejsów z ładunkiem rudy — rudowęglowce zaopatrzone zostały w zbiorniki szczytowe, rozmieszczone wzdłuż górnych kątów ładowni. Ruda bowiem, będąc szczególnie ciężką i mało przestrzenną zajmuje przy pełnym ładunku okrętowym jedynie ok. $^1/_3$ przestrzeni w ładowniach. Wskutek tego — niezależnie od zbyt wielkiego obciążenia dna — powoduje ona przesunięcie się środka ciężkości statku ku dołowi i zmienia tym samym jego stateczność. Statek staje się zbyt „sztywny” na fali i mając tendencje do gwałtownego powrotu z przechyłów naraża swą konstrukcję na szkodliwe naprężenia. Napełnione wodą morską zbiorniki szczytowe powodują, iż środek ciężkości statku pozostaje w tym samym co zwykle miejscu i statek zachowuje się na fali normalnie.

Konstruowane na Stoczni Gdańskiej rudowęglowce posiadać będą również wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, co umożliwi im swobodne odbywanie zimowych rejsów po Bałtyku. B.

Należy spodziewać się, że piękne te jednostki nie tylko przysporzą znacznych korzyści naszej gospodarce morskiej, ale również rozniosą szeroko sławę swoich twórców — polskich pracowników stoczniowych.



NA OKŁADCE:
s/s „Sołdek” na chwilę przed spłynięciem na wodę.

BUDUJEMY MODEL s/s „SOŁDEK”

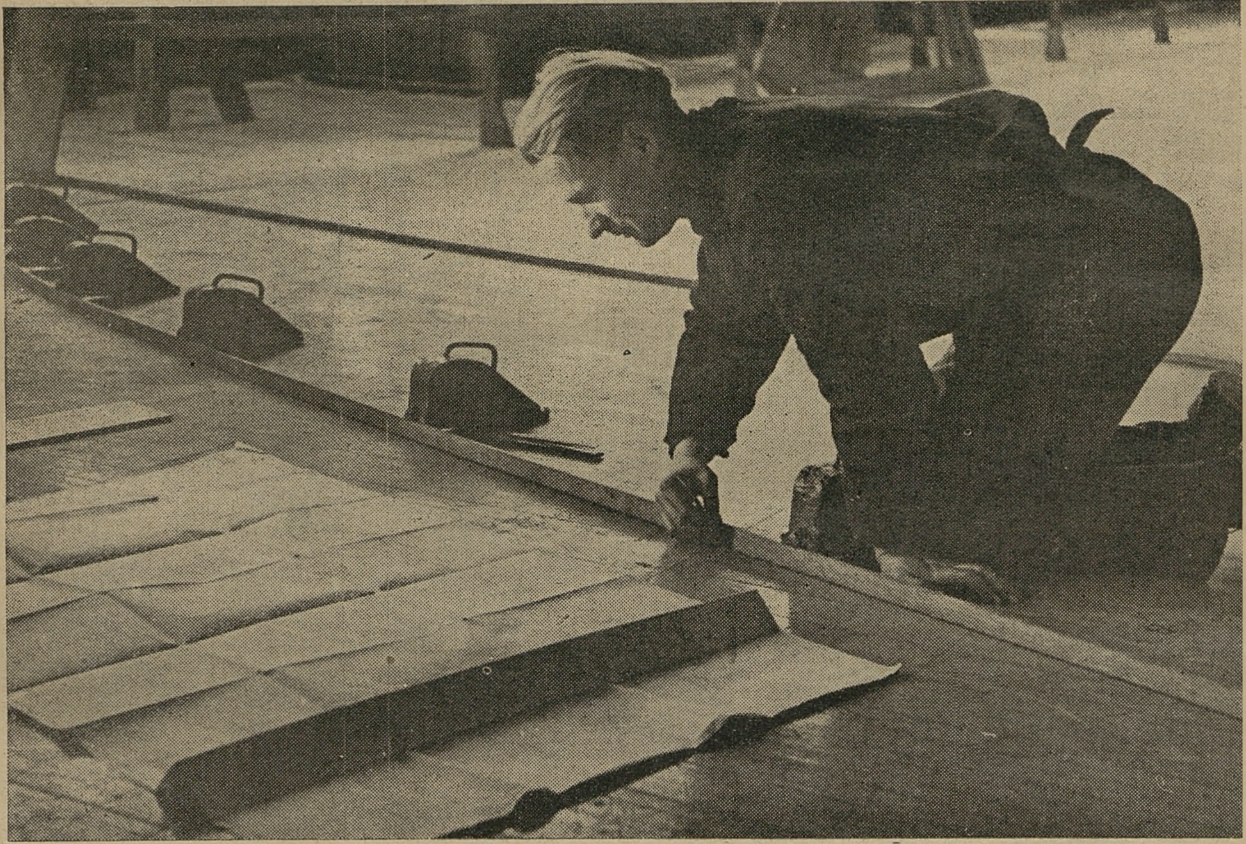
Uważajcie na skalę, Koledzy, bo rudowęglowiec znów w innej podajemy — niż poprzednio „Kościuszkę”. S/s „Sołdek” opracowany jest w skali 1:400 i — aby zatem utrzymać proporcję w stosunku do wcześniej budowanych jednostek — należy plany powiększyć dwukrotnie.

Sposób wykonywania modelu bez zmian. We wszelkich szczegółach, jak np. w takielunku, uzbrojeniu bomów, malowaniu — wzorujcie się na przekroju rudowęglowca podanym na poprzedniej stronie.

Malowanie: burty statku czarne, dolna część kadłuba — czerwona. Śruba złota (bronzem). Nadbudówki białe, jedynie przednią ścianę sterowni wykonujemy w kolorze politurowanego drzewa (zaznaczając ołówkiem deski). Pokład główny wraz z lukami — szary. Krawędzie luków — czarne. Pokłady nadbudówek — naturalny odcień drzewa (deski zaznaczyć ołówkiem). Komin — czarny z czerwono-białą odznaką „Żeglugi Polskiej”. Duże dwa nawiewniki przed kominem — czarne (otwory czerwone). Reszta nawiewników, odwietrzniki na lukach, maszty oraz bomy — żółte. Trapy burtowe — brązowe. Szalupy białe z szarym brezentem. Wszystkie windy, pachołki, kotwice — czarne.

Kolory podane wyżej nie są jeszcze „murowane”. Być może — w rzeczywistości rudowęglowce zostaną po ukończeniu pomalowane w szczegółach nieco inaczej. Np. pokład mogą mieć nie szary a brązowy, zaś maszty i bomy nie żółte a też brązowe wzgl. szare. O tych różnicach zawiadomimy Was jak tylko coś konkretnego będziemy wiedzieli. Ponieważ jednak nasze rudowęglowce będą wcześniej „oddane do służby” niż prawdziwe — zatem my musimy przejąć inicjatywę co do malowania. Kto wie, może Stocznia nie chcąc modelarzom przysparzać kłopotu, pomaluje swoją serię według naszej recepty?

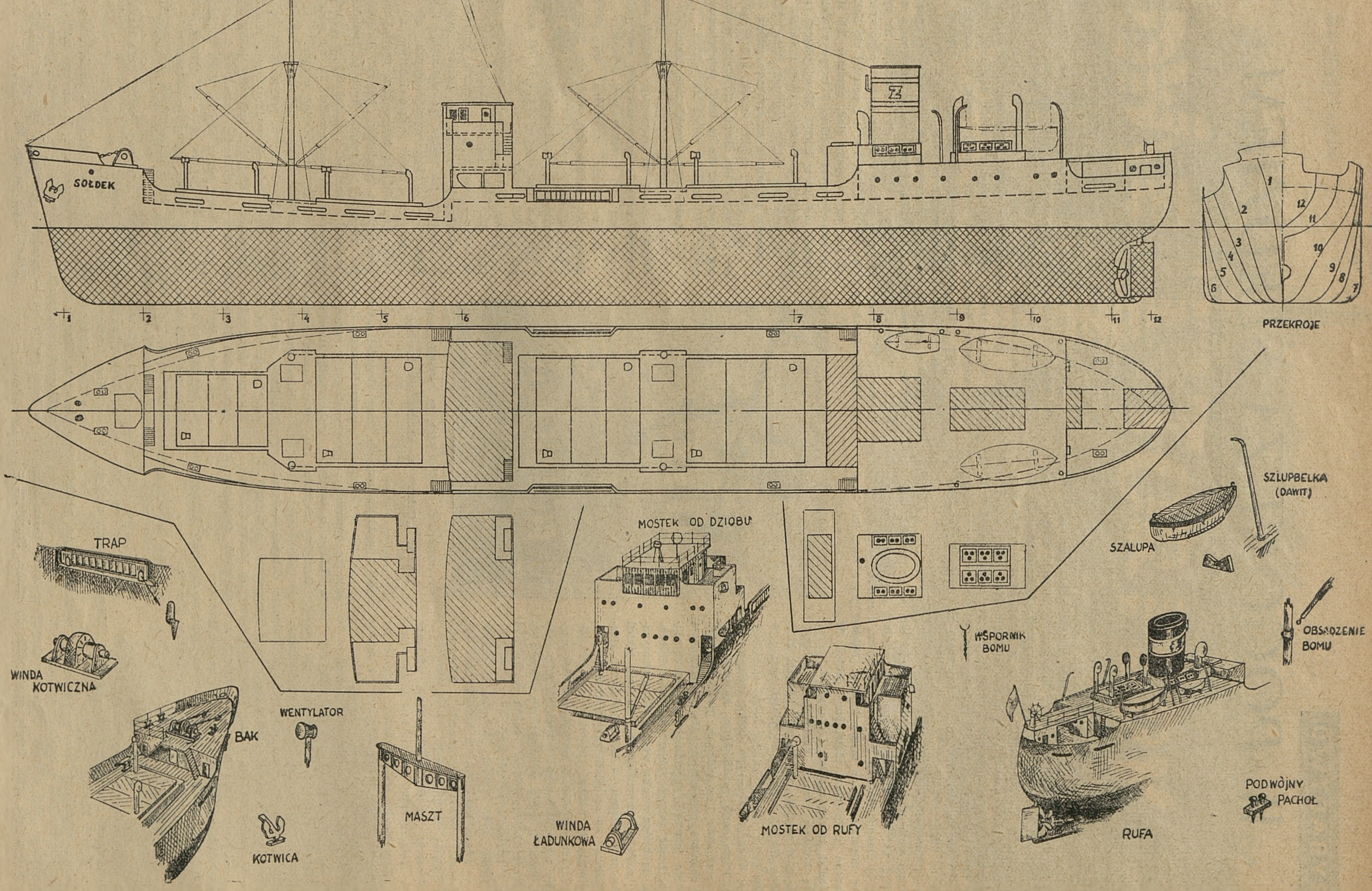
S. W. — J. M.



fot. K. Komorowski

STANISŁAW SOŁDEK — traser Stoczni Gdańskiej, zwycięzca 1-go etapu współzawodnictwa pracy na terenie Stoczni (osiągnął 206 proc. normy). W uznaniu pracy Sołdka pierwszy rudowęglowiec nazwany został jego nazwiskiem. Stanisław Sołdek ma 32 lata, do wojny pracował jako traser na stoczni modlińskiej. Na Stoczni Gdańskiej zatrudniony jest od 1946 r. i wyróżnia się ambicją i pilnością w pracy.

SKALA 1:400


SOŁDEK
PRZEKROJE
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
TRAP
WINDA KOTWICZNA
BAK
WENTYLATOR
KOTWICA
MASZT
WINDA ŁADUNKOWA
MOSTEK OD DZIOBU
MOSTEK OD RUFY
WSPORNIK BOMU
SZALUPA
SZLUPBELKA (DAWIT)
OBSADZENIE BOMU
RUFA
PODWÓJNY PACHOŁ

RYBACTWO

W POGONI ZA ŚLEDZIEM

REPORTAŻ Z POŁOWÓW DALEKOMORSKICH

Ledwo zaczęły szarzeć ciężkie deszczowe chmury, kiedy skiper uznał, że należy rozpocząć połów. To tak prosto i łatwo powiedzieć: „rozpocząć połów", ale w praktyce, na traulerze dalekomorskim, określenie to nie oznacza nic wesołego, zwłaszcza o świcie. Po krótkim parogodzinnym śnie trzeba wygrzebać się z ciepłej koi, cokolwiek przełknąć i na rozhuśtanym pokładzie zacząć klarować sieć, sprawdzać windy, liny, szubienice, „drzwi" itd.

Skiper, szturman i bosman — cała władza pokładowa — poganiają, strofują, wydają polecenia, które mimo silnego wiatru trzeba usłyszeć i mimo obcego języka zrozumieć. Zrozumienie niektórych rozkazów ułatwia zresztą fakt, że w czasie rocznej współpracy z nami Holendrzy nauczyli się wielu polskich słów, które włączyli do swego międzynarodowego „slangu". Pomocnik palacza Maniek, który najwięcej czasu i zapału poświęca uczeniu Holendrów naszego trudnego języka, twierdzi, że „Katany mają za twarde łby" — ale jakoś to idzie.

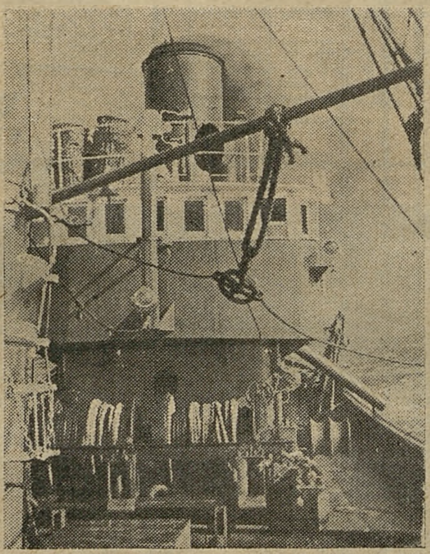
— Czimaj, Hotverdume!

Aha, mam trzymać linę, która zsuwa się po pokładzie. Ręce grabieją na wietrze, fale raz po raz rozbijają się właśnie w najbardziej nieodpowiednim miejscu, jest zimno i mokro.

W dodatku humor mamy fatalny. Niemal przez dwa dni bezustannego trałowania złowiliśmy jakieś 20 ton śledzi, trochę makreli i czarniaka.

Za każdym razem, kiedyśmy wyciągali włók, a w worku „tłukło się" paręset kilogramów śledzi, bosman wyjaśniał nam „po polsku":

— Ryba nima! — po czym następowała dość długa seria przekleństw, których bosman znał dużo i w różnych językach. Kończył zupełnie poprawnym, choć gardłowym „cholera jasna" i porozumiawszy się ze skiperem kazał na nowo klarować sieć. Zawiązując na końcu worka węzeł, któremu to zajęciu poświęcał sporo uwagi, mruczał jakieś chytre przekleństwa — też zakończone „jasną cholerą" — co miało przychylnie usposobić śledzie do włóka.



fot. T. Wielochowski

Trauler „Orion" w drodze na łowisko

Po tych nieudanych eksperymentach przeszliśmy na inne łowisko. Chociaż fala była dość duża i wiatr wzmagał się, szyper oświadczył kategorycznie, że tu muszą być ryby i trzeba wyrzucić sieć.

Piszczy więc, zgrzyta i turkocze winda, idą w morze liny-hole, a któryś tam bez przekonania wykrzykuje „marki", żeby skiper wiedział ile lin wyszło.

Wreszcie „winda stop". Ustaje wściekły jazgot. Jeszcze tylko zmiana kursu, aby obydwie liny biegły wzdłuż burty, spięcie lin klamrą, maszyny „pełną naprzód" i można zejść z pokładu na „cup of tea".

W kubryku jest ciepło, nawet gorąco, bo centralne ogrzewanie działa bez przerwy. Statek kołysze się, woda chlupie o burty i zachlapuje skajlajty, ale nas już nie moczy. Suszymy olejarze i swetry i czekamy na „uczciwe" śniadanie.

Philipp, wyjątkowo wesoły jak na Holendra chłopak — wali mnie w plecy i z gębą pełną śmiechu coś krzyczy po „swojemu".

— On się pyta, jak ci się podobają połowy na Morzu Północnym —, podpowiada mały Jasio, znany z bezczelnych dowcipów i opowiadań, w które i on sam chyba nie wierzy.

Nie zdążyłem odpowiedzieć, gdy na gretingu zastukały klumpy, rozwarły się drzwi i „van cham" ryknął w kubryk:

— Holling time! Go! Hotverdume!

— Co, już?

— Wściekł się stary?

— Znowu będzie pusty worek.

— Himmel, cholera jasny! — zawołał Philipp, który nie zdążył jeszcze wypić kawy.

Znowu zakładamy swetry i olejarze, wychodzimy na pokład zalewany przez fale i bardzo „przewiewny".

Szturman „zbił klamrę" i trauler skręcił w lewo. Teraz obie liny utrzymujące włók biegły prostopadle do statku. Pracująca z pełnym wysiłkiem, zasapana i piszcząca winda zaczęła nawijać hole na bębny i znowu ktoś wykrzykiwał „marki".

Teraz jednak nie przeszkadzał nam zimny baksztag ani szkwały raz po raz przynoszące prysznice lodowatej i słonej wody. Trzymając się relingu wpatrywaliśmy się w morze, skąd miał się wyłonić pełny — według naszych życzeń — worek śledzi. Nurtowały nas też obawy, żeby nie złowić min, strzępków wraku albo paru ton łbów, które Anglicy obcinali łowionym rybom.

— Łbów nie będzie — zawyrokował zgadując nasze myśli Jasio. Angliki śledziom łbów nie obcinają, tylko dorszom. A podobno w ogóle już przestali obcinać, żeby było więcej na wagę.

Wreszcie zaczęły wyłaniać się z wody „drzwi"; ruszyliśmy do szubienic, żeby je wydostać na pokład. Wkrótce sieć doszła do burty tak, że trzeba było „zastopować" windę i przełożyć liny do wybierania. Koniec włóka, gdzie wpadły ryby, był ciągle pod wodą, gdyż tylko ryby dorszowate, zaopatrzone w większy pęcherz pławny unoszą się na wodzie w zbitej masie.

Między burtą a włókiem pojawiają się raz po raz ogromne metrowe cielska tuńczyków, które polują na uciekające z sieci śledzie. Znalazły się też mewy, znające się doskonale na rybołówstwie. W czasie trałowania podlatywały za nami i odpoczywały na falach, ale skoro tylko statek zrobił zwrot i ustawił się bokiem do fal, aby ciągnąć sieć, ogromne ich stado zjawiało się przy statku. I to po właściwej stronie, od lewej burty! Mewy piszczą, nurkują, wydłubują śledzie nawet z sieci!

Podniecenie załogi jest też duże. Skiper z mostku wypatruje w kierunku włóka.

Jest. Pełny, wielki worek, z którego gęsto wystają łebki śledzi, chcących wydostać się na wolność. Na te łebki polują odważne mewy. Wyciągamy worek na pokład.

— Łaaadny! — konkluduje Jasio.

Teraz hisujemy worek w górę, nad „sadzawki". Bosman rozwiązuje jednym szarpnięciem węzeł i ryby zawalają cały pokład trzepocącą się, podskakującą lawiną.

Szyper klepie szturmana po plecach. Śmieją się, gadają. Ba! udało się. Stary wiedział, że będzie ryba!

Pewnie, że musiał wiedzieć! Od tego on i jest. Ale bez echo-sondy i 15 lat praktyki nic by nie zrobił.

Śledzi — tak na oko — będzie ze cztery tony. Poza tym jest też trochę innych ryb: makreli — tłustszych od śledzia, czarniaków — podobnych zupełnie do dorszy, turbotów — płaskich jak flądra ale wielkich, i parę łupaczy — groźnie wyglądających ale nie żarłocznych, mimo pokrewieństwa z dorszem. Zaplątał się też w sieć spory, metrowej długości zębacz, zwany przez Anglików „kotem" (catfish), a przez Niemców „wilkiem morskim" (Seewolf). Ryba ta łagodna w wodzie i żywiąca się krabami, małżami i ślimakami o twardych skorupach, staje się niebezpieczną na powierzchni. Swymi mocnymi zębami może przegryźć nawet deskę, nie mówiąc o ręce.

Poza tym złapaliśmy zabawnego zająca morskiego, niewielką kanciastą, guzowatą rybkę, której ulubionym przysmakiem są meduzy oraz kura, zwanego przez Niemców skorpionem morskim. Kur ma dwadzieścia centymetrów długości, kolczasty jakby opancerzony łeb i wszystkie płetwy (grzbietowe, skrzelowe i brzuszne — po dwie) kończące się kolcami jak u okonia. Jeśli zobaczycie tę śmieszną rybkę — nie bierzcie jej do ręki: po ukłuciu kolcem kura rana nie chce się goić, często następuje zakażenie, a niektórzy rybacy utrzymują nawet, że w kolcach tych jest jad, który może spowodować obłęd.

Prócz ryb w worku były dwa dziurawe garnki, duża łuska od pocisku artyleryjskiego i parę kamieni.

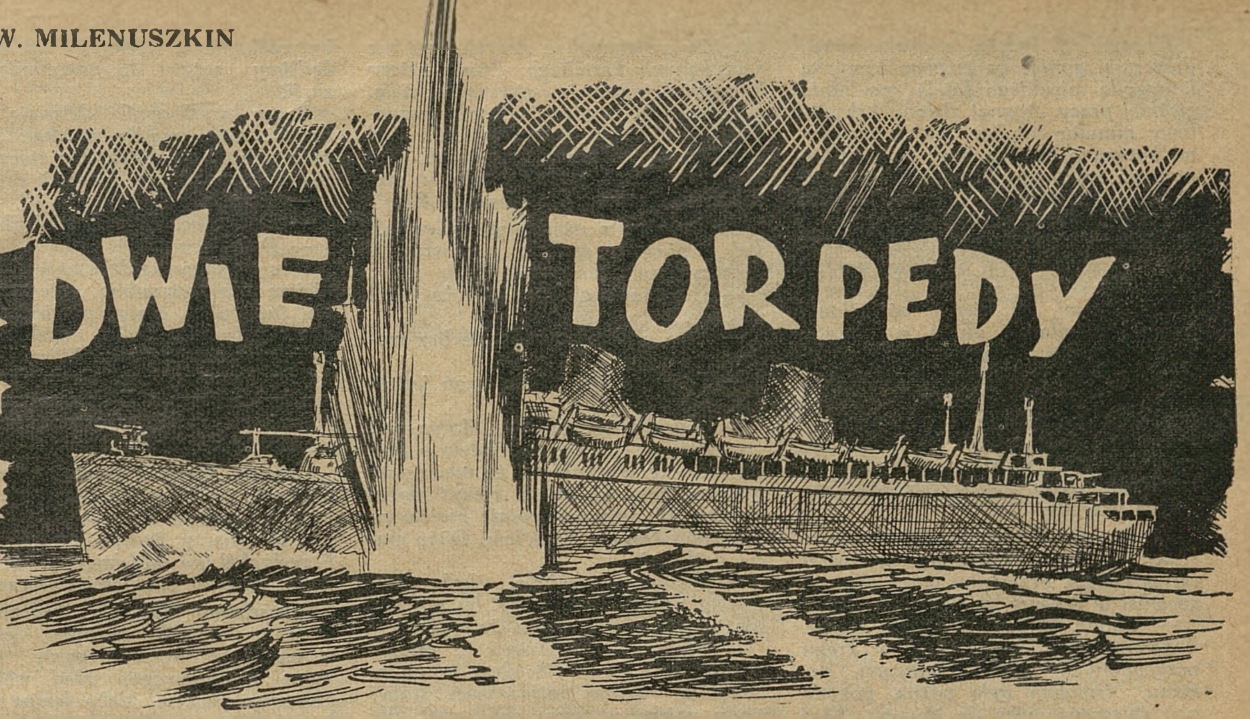
Teraz trzeba się zabrać do roboty.

Pracują nasi chłopcy i rybacy holenderscy — dosłownie w pocie czoła. Trzeba szybko przygotować sieć do nowego trałowania, zaflikować uszkodzenia, posegregować ryby, ułożyć z lodem i solą w luku, co się da — zasolić w kantiesach, uprzątnąć pokład „sa-

(dokończenie na str. 60)

W. MILENUSZKIN

DWIE TORPEDY



Z poniższego opowiadania dowiedzą się Czytelnicy o ostatnich dniach i chwilach motorowca pasażerskiego „Piłsudski", zatopionego przez niemiecki okręt podwodny w dniu 26 listopada 1939 w pobliżu Newcastle.

„Dwie torpedy" — jest to wyjątek z przygotowywanej do druku książki W. Milenuszkina — „Wybierać kotwicę", która już niedługo ukaże się na półkach księgarskich.

Redakcja jest upoważniona przez Autora do podkreślenia, że jakkolwiek opisywane poniżej wydarzenia są całkowicie autentyczne — wszelkie podobieństwo bohaterów opowiadania do osób żyjących — może być jedynie przypadkowe.

Postój nasz w Newcastle przeciągał się coraz bardziej. Staliśmy już czwarty tydzień w doku. Dni mijały na pracy. Czarno-biały statek w żywych kolorach z nowojorskiej trasy, zmieniał swą szatę. Wielka plama szarej farby na burcie rosła codziennie, przykrywając czarny podkład burt, zielony pas, kremowy kolor kominów. Znikł trójząb Neptuna, znak linii okrętowej. Wygodne kabiny, które niegdyś woziły pasażerów szukających jasnego słońca, szerokiego oddechu — przygotowywały się na przyjęcie wojska.

Rozwalone i rozebrane wnętrze statku przybierało nową formę. Zapanował nowy, inny porządek. Pokład zarzucony karabinami maszynowymi, parkami amunicyjnymi, pełny blach, jakichś rur, przypominał wyglądem duży okręt wojenny.

Obok przesuwały się statki i okręty. Wchodziły małe traulery, zwinne niszczyciele, długie okręty podwodne. Po kilku dniach znów cicho sunęły w morze. Czasem przechodził obok nas gruby i przysadzisty statek handlowy, groźnie wyciągając ku niebu lufę świeżo wmontowanego działa. Szedł na rzekę, salutując grzecznie braci marynarskiej, by po chwili rozpłynąć się w siwej mgle nad morzem.

O piątej po południu, gdy już trochę ciemniało, przeraźliwy świst gwizdka stoczniowego odrywał wszystkich od pracy. Niesiono szybko pędzle i puszki z farbą do storu). Potem na kolację, prędko golić się i na wyjście, na ląd.*

Po pracy nikt nie chciał siedzieć na statku. Zostawały długie godziny wieczorowe wypełnione kartami, plotkami. Lub też leżąc bezczynnie na koi trudno było oprzeć się wspomnieniom. Wpadano w nostalgię. W bałaganie myśli gubił człowiek samego siebie. Więc lepiej było iść na ląd.

Padał deszcz. Zimny wiatr jesienny przenikał do szpiku kości. Zmoknięci, zziębnięci zaszliśmy do kina. Patrząc poprzez dym papierosów, żyliśmy przez trzy godziny słodkimi kłopotami zakochanej pary. Skończył się film, zaszło południowe słońce wśród palm, urwał się długi ostatni pocałunek i zabłysły światła lamp.

I znów trzeba wyjść na mokrą od deszczu ulicę. Wrócić do wojny, do wiadomości o topionych statkach, do codziennej pracy.

Krok za krokiem, wolno, poprzez jasno oświetlony hol wysunęliśmy się na ulicę. Zimny prąd powietrza dmuchnął w twarz. Postawiłem kołnierz. Noc była ciemna. Niebo zakryte chmurami. Ostry deszcz ciął drobnymi kropelkami po rękach i twarzy. Stanęliśmy na krawędzi chodnika, by przyzwyczaić oczy do ciemności.

— Cholera z taką pogodą. Wyobrażasz sobie jak jest teraz na morzu? Wszędzie woda, z dołu, z góry. I leje.

— Aha. Przy tym można też i coś oberwać po drodze.

Możliwość ta tkwiła gdzieś głęboko na dnie świadomości. Dziennik radiowy podawał wieczorami straty. Słuchaliśmy długich, długich list topionych statków. Czasem zadźwięczała nazwa znanego statku lub okrętu. Przedtem spotkanego. Ktoś znajomy z załogi, przypadkiem widziany. Wspomnienia mile spędzonego czasu, wspólnej zabawy.

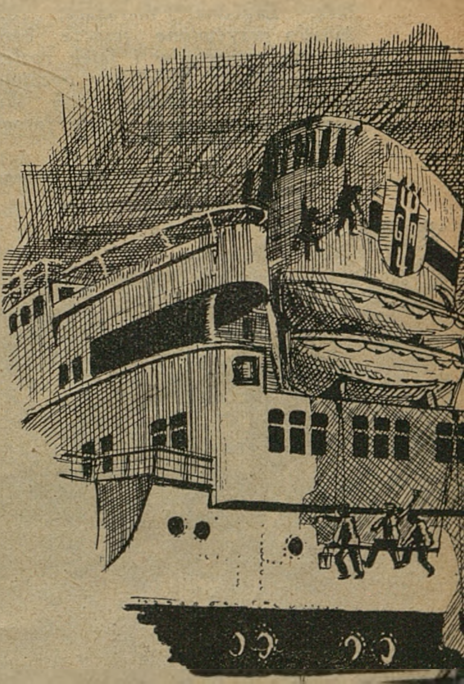
Rosła ta lista topionych statków. Powiększał się szereg znajomych, o których losie ginęła wieść. Lecz dotąd brzmiały tylko nazwy obce, jakoś dziwnie w uszach dzwoniące. Obce statki, obcy marynarze.

Kiedy przyjdzie kolej na nas? Który z naszych polską listę zacznie?

Ktoś ten początek zrobi, ale chyba... nie my... Nie, my nie. Nasz jest silny, duży, uzbrojony. Ma szybkość. No, i ma chodzić z najdroższym ładunkiem — ludźmi. Wojsko. Nas na pewno będą dobrze konwojować.

Czasami strach chwytał za gardło, ale szybko ulatywał, spłoszony wesołą myślą o słodkich pocałunkach kradzionych na dancingu, lub też głupią nadzieją, że zanim my wyjdziemy ze stoczni, to inni zdążą już wszystkie okręty podwodne wytopić.

... Wielka plama szarej farby na burcie rosła codziennie...



*) Z ang. — magazyn podręczny

Ulicami szli ludzie, uciekając przed deszczem, goniąc za ciepłem kominka i wygodą miękkiego fotela po dniu ciężkiej pracy. Mignął zielony lub stalowy mundur lotnika. Tłukąc twardymi butami o brudny bruk biegł w pogoni za resztkami życia, lub może uciekając przed takim samym strachem jak nasz. Może myślał o okopach, o kimś kogo tu zostawiał. Tak, jak my o morzu Północnym, o zimnej wodzie Atlantyku.

Wieczorami, w ciepłej oświetlonej kabinie mówiło się długo o niezatapialności statku, o przedziałach wodoszczelnych, o wytrzymałości ludzkiej. I o tym, co będziemy robić, gdyby nas, jednak, trafili.

Naraz ktoś zaklął i gwałtownie zmieniał temat rozmowy. Na ostatnie wrażenia z lądu. Dziewczęta spotkane i noce przepite.

Tymczasem deszcz zacinał coraz ostrzej. Zimny, przejmujący wstrząsał całym ciałem. Przesiąkał przez płaszcz, zaciekał w rękawy, za kołnierz.

— Chodź. Wracajmy już na statek.

Zalany chodnik błyszczał w kręgu przyćmionych latarń kałużami deszczu. Godzina była późna, pogoda zła, śpieszono więc do domów. Ktoś mnie potrącił łokciem, chlupnął w wodę, rzucił „przepraszam" i pobiegł dalej.

Szliśmy ciemną aleją domów. Przez szczelnie pozakrywane okna nawet promyk światła nie padł na ulicę. Jedynie czasem ciemności rozerwał czerwony lub niebieski, mały, wycięty w „blackout" napis — „Public Bar", „Saloon", lub „Private". Przytłumiony głos wrzawy z wnętrza mówił, że tu nad kuflami piwa rozstrząsano wypadki dnia minionego, powtarzano ostatnie wiadomości z frontu, żalono się na kłopoty domowe, słuchano „nine o'clock news'ów".

Deszcz bez przerwy padał, przynosząc w swym szeleście niewesołe myśli. Czerwony napis, mrugający przerywanym światłem, kusząco zapraszał do środka.

— Napijesz się jednego?

— Whisky?

— Tak.

— Chodźmy tu.

Na drzwiach błysnął „Jamaica Inn". Przedsionek — odsunęliśmy ciężką kotarę. Łagodne, nierażące, różowe światło przyćmione jeszcze bardziej dymem papierosów i fajek rozlewało się po lokalu. Minęliśmy pozajmowane stoliki i stanęliśmy przy długim barze. Na ścianach wisiały fotografie okrętów wojennych o starych, dziś nie spotykanych kształtach. Proste cztery kominy i śmiesznie sterczące działa. Wyblakłe od słońca i światła nazwiska i dedykacje ofiarodawców. Nad bufetem, w zakurzonych ramach, wymalowany pirat szczerzył zęby w szerokim uśmiechu, pijąc „Jamaica Rum".

Za bufetem z uśmiechem w oczach stał przyjemny grubas, w koszuli z podwiniętymi rękawami.

— Co pijecie chłopcy? Mokry dziś wieczór.

— Dwa podwójne szkockie bez wody.

— Proszę... Nie z tych stron jesteście? Obcy?

— Tak. Obcy. Polacy. Marynarze.

— Polacy. Coś tam słyszałem o Polsce, ale nie wiedziałem, że macie marynarkę. Sam też byłem kiedyś marynarzem. W ostatniej wojnie brałem udział pod Dogger Bank'iem. Dużo macie statków?

— Właściwie niedużo, około trzydziestu ośmiu. Tyle tylko, by nie dać światu zapomnieć o tym, że żyjemy.

— Pewnie teraz idziecie w morze. Zazdroszczę Wam. Chciałem iść na ochotnika. Znów posmakować słonej wody, zajrzeć w zęby „old Jerry". Ale cóż? Stara powiedziała, że jeśli chcę byśmy wygrali wojnę, to powinienem siedzieć w domu. Takie to są kobiety. Własna żona. No co? Napijecie się ze mną.

— Thanks. Dobra, to samo.

— Za wszystkich marynarzy!

— Za marynarzy na morzu!

Ciepło alkoholu rozchodziło się przyjemnie po całym ciele. Szło od głowy, w dół do nóg. Po wszystkich mięśniach i żyłach. Uciekały myśli o utopieniu. Miałem ochotę na jeszcze jednego.

— Z Francji złe wiadomości. Francuzi nic nie ruszają się.

— To nic. Na wiosnę zrobimy ofensywę i koniec wojny. Zobaczysz jak to szybko pójdzie! Lato w Berlinie. Jeszcze tylko zimę przeczekamy.

— Młodzi jesteście, wszystko wydaje się wam łatwiejsze. W ostatniej wojnie też się tak spieszyłem. A przez cztery lata takiego nabawiłem się reumatyzmu, że do dziś nie mogę się wyleczyć. Nic to nie szkodzi. Tu... za waszą młodość i szybki koniec!

— Za koniec!

Napewno szybko skończymy. Ostatnia wojna była zupełnie inna. Okopy. Błoto. Ale dziś? Samoloty, blitz! Whisky grzało coraz mocniej. Dwa kieliszki więcej i nie było by potrzeby czekania z ofensywą do wiosny. Byliśmy gotowi do natychmiastowej akcji.

Zegar wydzwonił dziesiątą trzydzieści. Czas prędko uciekał. Trzeba było wracać na statek. Do stoczni pozostał jeszcze spory kawałek drogi.

— Good night!

— Dobranoc. Powodzenia, chłopcy!

— Dziękujemy.

Noc na ulicy wydała nam się ciemniejsza niż poprzednio. Deszcz przestał już padać, ale w powietrzu unosiła się drobna, mokra mgiełka. Skręciliśmy w stronę portu. Uliczki stawały się coraz węższe, ciemniejsze, coraz bardziej puste. Z daleka czuć było wilgoć od rzeki, niosącą woń ryb zmieszaną z zapachem ropy.

Czasem z cienia bramy wynurzyła się nagle postać policjanta w wysokim hełmie. Spojrzał ciekawie i zobaczywszy marynarzy życzył „dobrej nocy". Przysłuchał się oddalającym krokom i znów ginął w przepaściach bramy.

Przeszliśmy placyk, minęliśmy podejrzany hotelik portowy, gdy w ciemnościach wyrósł czarny kontur muru stoczniowego. Nad wejściem, kołysana wiatrem, słaba lampa rzucała migotliwe promienie na mosiężną tabliczkę z dużymi literami „WALLSEND SHIPYARDS". Wstęp był na pozór pusty, nie pilnowany.

Mały krąg światła — i znów znaleźliśmy się w czerni jesiennej nocy. Nagle z ciemnego kąta odezwał się głos niewidocznego strażnika.

— Uważajcie, droga jest śliska. Łatwo można wpaść do doku.

Kałuże wody tkwiły w dziurach drogi. Duża plama oliwy odbijała fioletowym kolorem od asfaltu. Środkiem ścieku sączyły resztki zebranego w wgłębieniach deszczu. Bezładnie leżące żelaztwo leżało po obu stronach jezdni.

Na dnie suchego doku stary kontrtorpedowiec. Niemodna dziś sylwetka odcinała się niezgrabnymi kształtami kadłuba i czterech cienkich kominów od tła nowoczesnych okrętów. Stary i zmęczony okręt stał skromnie w doku, daleko, w głębi, jak gdyby wstydząc się swojej śmiałości zajęcia miejsca wśród dużych, szybkich jednostek. Podniesione w stronę chmurnego nieba lufy stalowych dział milcząco groziły światu mówiąc, że choć raz już wypełniły swój obowiązek, to gotowe są jeszcze iść w zawody z nowymi.

Wszędzie dookoła leżały blachy pocięte w dziwne kształty i figury. Zwoje rur i kabli dopełniały obrazu ogólnego chaosu, z którego po dniach pracy wychodził okręt. Świeży. Czysty. Gotowy do wyjścia w morze.

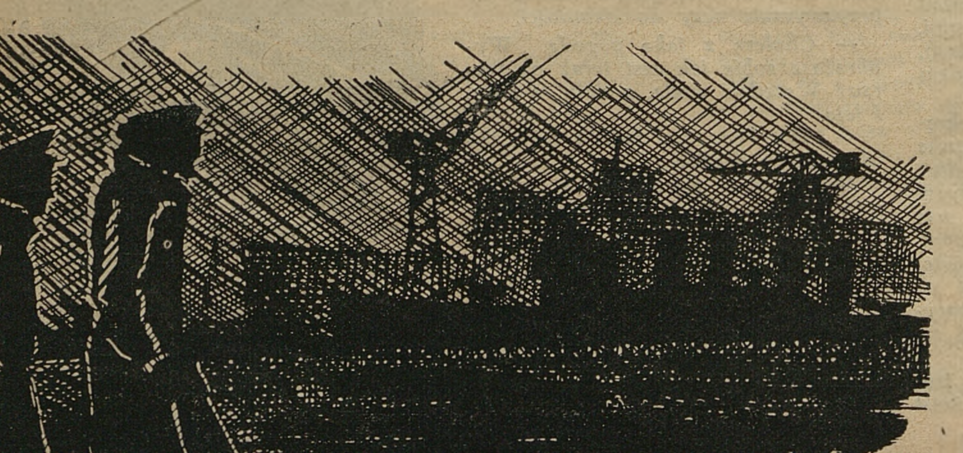
Obok parków amunicyjnych — przygotowano nowe działa, nowe uchwyty dla pocisków.

Gdzieś, daleko, w odległym końcu stoczni słychać było stuk młotków pneumatycznych, bijących w nity. Nawet noc nie przerywała pracy.

Minęliśmy grupę robotników idących na nocną budowę. W brudnych, zaoliwionych woreczkach nieśli swoje narzędzia. Z tyłu odezwał się głos klaksonu. Duża ciężarówka, pełna skrzyń z prowiantem i papierosami przejechała obok, chlapiąc błotem na wszystkie strony.

Szliśmy wśród doków i slipów poprzez mosty w stronę stoczni nr 2. Od-

... Na dnie suchego doku stary kontrtorpedowiec...



głosy nie przerwanej nocą pracy były coraz żywsze. Wśród smukłych wież kominów i wysokich kranów błysnęło więcej świateł. W mdłym kręgu wiatrem poruszanych lamp szarzał niewyraźny, ogromny kształt naszego statku. Zobaczywszy gorączkowy ruch dookoła odrazu pomyśleliśmy, iż są to pewnie ostatnie godziny postoju.

Podjeżdżały duże lory ciężarowe. Po chwili opróżnione ze swego ładunku ruszały znów po nowe zapasy. Piszczały w blokach stalówki kranów ciągnących do góry siatki pełne skrzyń z papierosami, dużych ćwiartek mięsa. Szły hiwy jeden za drugim wysoko w górę ponad burtę, potem z trzaskiem stalówki biegnącej po krążkach wpadały w głębię luków.

Przy trapie stał służbowy strażnik.

— Cóż to dziś taki ruch? Ruszamy?

— Nie wiem. Coś tam bąkają, że jutro po południu.

— A nie wie pan dokąd?

— Nie.

Zeszliśmy do messy. Na filiżankę gorącej herbaty i ostatnie plotki. W messie można się zawsze czegoś dowiedzieć. Przy stole siedziało już grono wracających z lądu, pijąc niezliczone kawy lub herbaty. Dyskusja, sądząc po dymie i niedopałkach papierosów, musiała być żywsza niż zazwyczaj.

Ogniskiem ogólnego zainteresowania był steward, który przyniósł najświeższe wiadomości.

— Skąd pan wie? Na pewno bujda!

— Słowo daję! Słyszałem jak Stary rozmawiał z łącznikowym. Jutro o szóstej ruszamy. Po drodze złapiemy konwój. Sam to słyszałem. Tylko nie wiem dokąd. Chyba do Kanady po wojsko.

— To zupełnie możliwe. Właściwie wszystko gotowe do wyjścia w morze. Dziś resztę na gwałt kończą w maszynie. Jutro dadzą nam dodatkowy komplet łodzi ratunkowych. Wiecie — mamy wozić po dwa i pół tysiąca żołnierzy z Ameryki do Francji.

— Z Ameryki do Francji?

— Tak!

Z Ameryki do Francji. To nawet dobrze. Nareszcie skończy się stanie. Dostaniemy dodatek wojenny. We Francji można zabawić się. W Ameryce też. Skończą się te cholerne deszcze.

Nagłe podniecenie podróży wstąpiło we wszystkich. Ciekawe, jak będzie wyglądać ta podróż? Już jutro. Czy to tylko prawda? Kto wie, może będziemy jeszcze żałować tych mokrych dni postoju. Jeśli mamy ruszyć, to ruszajmy prędzej!

— Walek, cieszysz się!

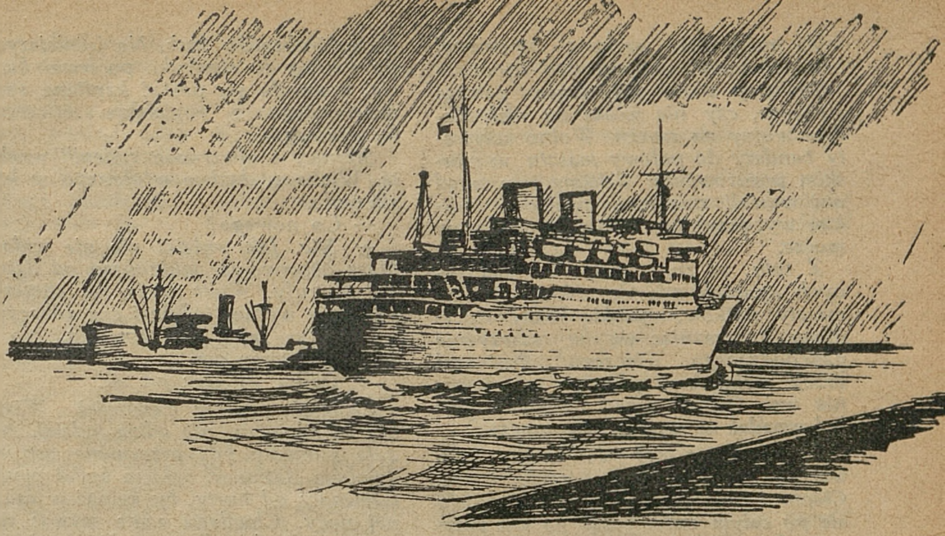
— Nie wiem. Chyba tak. Nareszcie coś się zacznie dziać. Zresztą chodźmy spać. Jutro będziemy o tym myśleć. I tak trzeba rano wstawać.

Długo potem jeszcze w noc myśli krążyły dookoła wyjazdu. Jutro skończą się spokojne noce.

Co nas tam czeka?

Morze. Znów noce przerywane wachtami. Zimny wiatr. Wypatrywanie nieprzyjaciela, torped. Tak. Naprawdę zaczniemy swoją wojnę.

I kto wie, może tam, gdzieś, na Atlantyku jest koniec naszych rejsów.



... Za rufą rósł warkocz splenionej brudnej wody...

Ciekaw jestem, jakie to uczucie — tonąć? Czy naprawdę jest to takie straszne? Czy bałbym się bardzo?

Czułem, że ogarnia mnie zmęczenie. Wrażenia ostatniej wiadomości. To znów wspomnienia domu. Szkoła. Koledzy. Pierwsza podróż do Brazylii. Zachwyt nad wielkim i nowym światem. Beztroskie miesiące podróży w tropikach. Znów wspomnienia domu i wojna. Wojna. Wiadomości o topionych statkach. Wszystko to zlewało się w jedną wielką wiadomość — jutro ruszamy!

Ranek wstał jak zwykle, o tyle inny, że ożywiony końcowymi przygotowaniami. Ostatnie ładunki. Zamykanie luków. Kładzenie bomów na swoje miejsca. Mocowanie części ruchomych do wyjścia w morze.

Powoli znikał tłum robotników stoczniowych. Zabierali narzędzia i życząc szczęśliwej podróży szli na inny statek, szykować go do tej samej co i nas drogi. Pustoszały korytarze. Zamilkł łoskot młotków. Zostaliśmy sami. Skończyła się brudna praca na stoczni. Znów można było ubrać się w czyste drelichy. Załogę podzielono na wachty. Morskie.

Na tablicy ogłoszeń przypięto rozkład alarmowy. Alarm pożarowy, opuszczanie statku. Rozkład szalupowy. Sprawdzono pasy ratunkowe. Zapanował zupełnie nowy nastrój.

Nareszcie ruszamy!

Uczucie radości zmieszało się zupełnie z uczuciem cichego strachu.

Dzień był, jak zwykle, pochmurny. Bez deszczu. Jedynie wiatr silniej dmuchał.

Sprawdzaliśmy hamulce do spuszczania szalup. Własny komplet zamocowaliśmy na pokładzie, zostawiając za burtą nowy świeżo otrzymany ze stoczni. Czas mijał szybciej niż zwykle. Zakładaliśmy curingi**) przy nowych szalupach. Wiosła i sprzęt ratunkowy został na razie na pokładzie. Gdy będzie wolna chwila po wyjściu w morze — wszystko wróci do prawdziwego porządku morskiego.

Minął obiad. Popołudniowa praca. Kolacja.

Po kolacji zeszliśmy do kabin zapalić papierosa. Włożyć swetry, wziąć rękawice.

**) Liny unieruchamiające szalupę podniesioną na szlupbelkach.

Wreszcie odezwał się dzwonek alarmowy. Dawno nie słyszany dźwięk przerwał ciszę pomieszczeń załogowych. Spojrzenia skierowały się na małą kulkę bijącą w mosiężny talerz.

— No to już! Chodźmy. Ruszamy.

— Komu w drogę — temu czas.

Wziąłem rękawice. Rzut oka po kabinie. Tak, mam wszystko, niczego nie zapomniałem. Zresztą prawdopodobnie zdążę jeszcze przed wachtą wrócić do kabiny. Manewry nie powinny trwać dłużej niż półtorej godziny. Wachtę zaczynam dopiero o ósmej.

W kabinach pozostali tylko dejmani. Korytarz, który na krótką chwilę zapełnił się ludźmi, znów opustoszał. Zastukały schody pod nogami. Krótkim, wąskim przejściem wśród kabin, potem schodami i długim korytarzem służbowym — popularną „Ulicą Portową", — ciągnącym się od dziobu aż na rufę wzdłuż całego statku — na pokład manewrowy.

Bosman okrętowy i kilku starszych marynarzy zdejmowało już buchty stalówek i cum z polerów. Holowniki kręciły się przy dziobie.

— Przygotować cumy do rzucenia z rufy!

Zdjęliśmy dwie cumy. Został szpring i gruba stalówka rufowa. Na krótką chwilę zadrżał pokład pod nogami. Ruszyły motory. Po chwili stanęły znów w bezruchu. Jedynie wielki kadłub statku przesunął się... wolniutko... wzdłuż mola. Grupki robotników, którzy zeszli ostatni, stały na molo by spojrzeć raz jeszcze na wychodzący statek.

Z głośnym pluskiem wpadały do wody cumy, jedna po drugiej. Jeszcze raz zadrgał pokład ruszony obrotami motorów. Wolno... wolno... statek zaczął odchodzić od brzegu, kierując dziób w stronę wyjścia z rzeki. Rosła przestrzeń między nami i molem. Krany, doki, magazyny uciekały do tyłu. Ktoś machał czapką w przyjacielskim geście życząc szczęśliwej podróży.

Zwinęliśmy liny, mocując je do drogi. Oddano holowniki. Żywiej zahuczał stłumiony odgłos motorów we wnętrzu statku. Stanęliśmy na górnym pokładzie, by patrzeć na mijane domki. Czasem ktoś z brzegu zamachał do nas ręką.

Za rufą rósł warkocz spienionej brudnej wody, znacząc ślad drogi.

Mijaliśmy statki wchodzące patrząc ciekawie, czy nie widać na nich śladów wojny na morzu. Wolno spływały bandery do połowy masztu w morskim pozdrowieniu. Szliśmy tam, skąd oni wracali zmęczeni, myśląc o krótkim wypoczynku i nowej drodze w morze.

Z tyłu, za rufą, ginęło w wieczornych oparach miasto. Nikły powoli maszty statków, wysokie krany stoczniowe, rozmazując się w szarzyźnie nadchodzącego wieczoru. Pustoszał brzeg rzeki, kończyły się zabudowania wsi. Gdzieś przed dziobem niski ląd wpadał w szare zimne morze.

Zszedłem na dół do kabiny. Do wachty zostało jeszcze trochę czasu. Ciepło i zmęczenie dnia rozchodziło się po całym ciele. Leżąc na koi przerzucałem stronice jakiegoś pisma amerykańskiego. Nie rozmawialiśmy.

Wszystkie myśli wracały uporczywie do „tego, co nas czeka"... Gdyby tak można było przewidzieć?... A może lepiej, że nie wiemy. A może nic nas nie czeka?... Tylko zwykła spokojna jazda?

Czułem, że chce mi się spać. Przed nami Francja i Ameryka.

✱

Zbudziło mnie szarpanie za ramię.

— Wstawaj! Wachta za dwadzieścia minut.

— Dobra. A jak tam?

— Zimny wiatr. Ubierz się ciepło.

Siadłem na koi. Czuć było lekkie, ledwie dostrzegalne kołysanie. I kadłub drżał mocniej. Prawdopodobnie wyszliśmy na pełne morze.

— No, to już!

Włożyłem ciepłą bieliznę — czysta, jeszcze pachniała pralnią. Co to za rozkosz móc ubrać się czysto, bez obawy szybkiego zabrudzenia. Zupełnie co innego, niż na stoczni. Do kieszeni włożyłem paczkę papierosów, zapałki. Za koszulę w nieprzemakalnym woreczku — najważniejsze papiery.

Wszystko wziąłem co potrzebne. Życząc dobrej nocy Staśkowi wyszedłem na korytarz.

Młodszy marynarz z wachty schodzącej, wołał nową na górę. Skracając drogę, wyszedłem schodami wprost na pokład dziobowy.

Wieczór był bardzo zimny. Wiatr gwizdał w stalówkach i wantach przytrzymujących maszt. Trzeba przyzwyczaić oczy do ciemności. Pusto wszędzie. Morze bez świateł. Gdzieś niedaleko, po prawej burcie musi być ląd. Też bez świateł. Spowity w wieczorny płaszcz chował swe brzegi przed ludzkim okiem.

Wiatr tymczasem śpiewał jakąś dziką pieśń. Wdzierał się za ubranie. Zimnem swym przenikał do kości. Przebiegłem przez pokład i po trapie na nadbudówce wszedłem na mostek.

Na prawej burcie stał oficer wachtowy. Daleko wysunięty w bok, na skrzydle — stał Wicek, którego zmieniałem. W głębi sterówki, wsunięty w ciemny kąt — sternik. Mdłe światło przyćmionej latarki oświecającej różę wiatrów odbijało się dużymi cieniami na twarzy. Czasem spokojnie, bez słowa, przerzucał szprychy koła sterowego. I duży kadłub statku posłusznie wracał na swoją drogę. Nafosforyzowane strzałki tachometrów wskazywały ilość obrotów śrub. Na jaśniejszym tle wejścia do sterówki, po lewej burcie, rysowała się postać kapitana rozmawiającego z angielskim oficerem łącznikowym.

Sternicy i oficerowie zmienili wachtę. Wicka znalazłem wtulonego w kąt skrzydła.

— Co nowego?

— Nic. Jak widzisz nic nie widać. Masz obserwować widnokrąg od dziobu do rufy. Wiatr wieje jak cholera. Palić nie wolno. Gdybyś coś zobaczył — melduj zaraz wachtowemu. No i stój sobie teraz sam.

— Dobra. Możesz już iść.

Zostałem sam w ciemności. Wiatr był tu silniejszy niż gdzie indziej. Na dole szumiały fale przecinane ostrym dziobem statku. Z sykiem białej piany odbiegały od burty, by zginąć w czarnej nocy. Chwilami wiatr zrywał silniejszym podmuchem czuby bryzgów i rzucał o blachy kadłuba. Za rufą rósł długi ślad toru wodnego.

Oczy patrzące w ciemność przed dziobem zachodziły łzami. Powoli przejrzałem cały widnokrąg. Ciemno. Wiatr. Niebo zakryte ciężkimi chmurami topiło się w morzu. Nic nie widać.



... Znów patrzyłem przed dziób...

Znów patrzyłem przed dziób. Potem wolno, wzdłuż całej prawej burty. Aż do rufy. Nic — tylko ciemność rozlewała się nad widnokręgiem. A teraz znów wolno od rufy do dziobu.

Coraz bardziej bolały oczy, na próżno starając się przejrzeć ciemności. Byle tylko nic nie uszło przed wzrokiem! Od tego zależy nasze życie.

...Nigdy jeszcze nie widziałem okrętu podwodnego na powierzchni, w nocy. Nie wiem, jak może wyglądać jego sylwetka. Tak łatwo jest nie zauważyć.

Wiatr coraz mocniej wdzierał się między swetry, zimnym oddechem dotykał ciała i leciał dreszczem od głowy do stóp.

Rosła fala, podnosząc ciężki kadłub do góry i... zmęczona tym wysiłkiem — kładła go na dół. Wolno, spokojnie chylił się statek na burty. Szumiała w dole spieniona woda. Szkliły się grzbiety wodne. Zrywane podmuchami wiatru, bryzgały na pokład.

— Wal, chcesz zejść na papierosa? Zastąpię cię na chwilę.

— Dobra.

Zszedłem na dół. Do korytarza. Zgrabiałymi palcami wyciągnąłem papierosa. Zaciągnąłem się głęboko. Gorący dym zapiekł ostro w płucach. Z przyjemnością przeciągnąłem zesztywniałe od stania mięśnie. Przysiadłem na chwilę na schodach. Zapach dymu mile uderzał w nozdrza. Ale myśli znów biegły do ciemności. Daleko naprzód. Przypuszczam, że z biegiem czasu przyzwyczaimy się do długich dni w morzu. Do wypatrywania peryskopów, samolotów. Narazie wszystko jest tak bardzo nowe.

Czeka nas wielka Przygoda. Może gdzieś, daleko — na południowych wodach — szlakiem korsarzy i piratów. Potem kiedyś będziemy opowiadali przeżycia straszne, groźne — patrząc w czyjeś piękne, słodkie oczy.

Psiakrew! Papieros wypalił się do końca. Trzeba iść z powrotem na mostek.

Zimne powietrze odbiło się od twarzy. Ciemność. Wiatr i męczące stanie. Ale czas leciał już znacznie szybciej. Patrząc przed siebie, widziałem — te duże śliczne oczy, w które wpatrując się, opowiadałem o swych przejściach i walkach.

Znalazłem sposób skracania wachty. Marzeniami.

Przyszła zmiana. Nic ciekawego nie miałem do zdania. Zeszliśmy najpierw do messy na gorącą herbatę. I szybko na dół do kabiny. Czuliśmy się zmęczeni odjazdem, pierwszą wachtą, wrażeniami.

W kabinie paliło się małe czerwone światełko. Temperatura była wysoka. Bulaje szczelnie pozamykane blindami, by najmniejszy promień światła nie mógł przeniknąć na zewnątrz. Staszek spał na swojej koi wzdłuż burty. Misza chrapał głośno nade mną. Misza, właściwie na imię miał Michał i ważył około 90 kilo. Zdołałem przekonać go, by wzmocnił umocnienia swego łoża nad moim. Tłumaczyłem mu, że jeśli się coś stanie to i tak mój wstrząs psychiczny będzie tak wielki, że nie potrzebny jest szok spowodowany 90 kilogramami spadającymi na moją głowę.

Kabina nasza nie była duża. Trzy koje. Jedna wzdłuż burty, dwie w poprzek statku. W jednym z rogów stała szafa na ubranie. Umywalka, stół, dwa krzesła. Pod sufitem półka, na której leżały trzy pasy ratunkowe.

Siedząc na swojej koi rozbierałem się. Zrzuciłem z siebie swetry, ciepłą bieliznę. Latarkę położyłem na krzesełku obok. Powietrze było tak ciepłe, że ubrałem się w cienką piżamę letnią. Wyciągnąłem zmęczone nogi. Słodkie lenistwo opanowało wszystkie mięśnie. Ulegałem nastrojowi powolnych kiwnięć statku. Kołysany falą błądziłem gdzieś, daleko po marzeniach. O tym jak to będzie po skończonej wojnie. O czyichś oczach...

Nie wiem czyje, ale na pewno kiedyś będą... Usta słodkie... O, hell!

Statek, wibracja, czerwone światło kabiny — coraz dalej odlatywały z świadomości.

✱

Huk! Wybuch! Gwałtowny wstrząs! Wyleciałem z koi. W ciemności uderzyłem nogami o sufit. O pokład! Czuję szalony ból w plecach i nogach.

Boże! Co jest? Co się stało?...
Ciemno. Światło zgasło. Mam wyraźny szum w głowie. Gdzie jestem? Na statku. W morzu. Wojna.
KONIEC WOJNY!
Nieee! To torpedy! Trafili nas! I ten szum w głowie... Musiałem stuknąć głową o żelazny pokład. Mam wrażenie, że krew idzie z karku. Ratun.....
Huk! Wybuch! Znów wstrząs!
Okropna woń spalonych materiałów wybuchowych. Znów coś podrzuciło mnie do góry. Upadłem twarzą na pokład. Po policzku i szyji cieknie ciepła krew.
Uciekać!!! Toniemy...
Słychać bulgot wpadającej wody do wnętrza. Jezu!!! Szybko uciekać! Powoli pokład kładzie się na lewą burtę.
...Byle jak najprędzej wydostać się z wnętrza statku na pokład.
— Staszek! Misza!
— Walek — latarkę!
— Nie mam. Nie mogę znaleźć!
— Jezuuu!!!
— Czego wrzeszczysz? Ubieraj się i uciekajmy!
— Szafa mi na łeb zleciała!
Nie mogę znaleźć ubrania. Kabina jest rozwalona. Stół wyrwany. Szafa



... Uciekać!!! Toniemy...

leży na umywalce. Ciemno. Nic nie mogę znaleźć. Pokład coraz bardziej chyli się na burtę.
— Nie mogę znaleźć ubrania. Pomóżcie mi!
— Uciekajmy! Już woda włazi!
Nie czuję zimna. Byle szybciej wydostać się na górę. Potłuczone szkło kłuje i tnie stopy. Drzwi są wyrwane. Leżą na korytarzu. Słychać klątwy, krzyk. Tylko bez paniki! Spokojnie!!!
Dotykając obu rękoma ściany korytarza wyszliśmy szukając drogi do schodów. Gdzieś, z bocznej kabiny, odezwały się jęki i krzyk.
— Ratunku!! Nie zostawcie mnie. Przywaliło mnie. Nie zostawcie!!!
— Gdzie jesteś? Nic nie widać!
— W poczwórnej kabinie!
— Dobra! Misza — masz zapałki? Zapal!
W migotliwym świetle zapalonej zapałki ujrzeliśmy korytarz. Powywalane drzwi. Kawałki rur. Gaśnice leżące na pokładzie. Rozbite krzesełka. Oszołomione postacie, nawpół ubrane, szukające wyjścia. Do schodów.
— Zgaście światło — Ssyny! Zobaczą nas i będą strzelać z karabinów maszynowych! Zgaście!
— Stul mordę! Wychrzaniaj na górę! Kto cię tu zobaczy w grobie rodzinnym.
Zapałka zgasła. W ciemności macałem pokład ręką. Ktoś gwałtownie chwycił moją dłoń.
— Nie bój się... wyciągniemy cię. Misza chodź tu — odrzucimy koję! Przywaliło go.
Coś jeszcze musi leżeć na koi. Ciężko ruszyć z miejsca. Czuję wodę na stopach. Zimna.
Jest — nareszcie poszło...
— Możesz iść? Staszek z Miszą pomogą ci. Idźcie już. Pójdę za wami.
Coś ciepłego. Muszę znaleźć coś ciepłego. Wszystko jest poprzewracane. Naraz statek znów zatrząsł się. Wściekły strach chwycił za gardło. Prędzej na górę!... Przebiegłem trzy kroki. Potknąłem się o coś żelaznego. Wywróciłem się. Wiem, że stłukłem rękę i lewe kolano. Nie czuję bólu. Chcę tylko wyjść! Zaraz... nie czuję ściany pod lewą ręką. Musiało ją wywalić. Ale jest jeszcze z prawej. W prawo — tu gdzieś powinny być schody... nie ma...
...już wszyscy wyszli —
Spokojnie!! Spokojnie! Muszę znaleźć schody. Krok za krokiem. Naprzód...
...Suchy trzask pokładu nad głową zatrzymał mnie. Nic nie widzę, ale wiem, że zaraz runie na dół. W tył zwrot. — Kilka kroków w ciemność. Coś spadło za mną w dół. Coś zawaliło się.
Nie widząc gdzie biegnę, wpadłem do jakiejś kabiny.
Nie wiem — może ja sam, a może same drzwi zamknęły się za mną. Kabina jest pusta. Nie mogę otworzyć drzwi. Walący się pokład ścisnął ramę.
Raatuunkuuu!!
Żelazo klamki wgryza się w palce. Nie mogę otworzyć drzwi. Drzwi! Ja chcę żyć!!!
— Ratunkuuu! Drzwi!!...
...Kto tu siedzi?
To Wiesiek. Wparł się plecami o twarde i nieustępliwe drzewo. Ja ciągnąłem — do siebie. Każdy mięsień naciągnięty z wysiłku bolał, piekł.
Świat, w tym momencie, stracił swoje znaczenie. Czas zatrzymał się w biegu. Został tylko strach! I niewypowiedziane pytanie — czy to już koniec? Gdzieś w głębi duszy krzyczał jakiś głos, że — to nie, jeszcze nie! Nie tu — nie w tej kabinie. Sam jeden zamknięty. Wiem już! Jak statek wywraca się, najpierw woda wchodzi, bulgocze, wpada, potem dziób idzie do góry i cały statek idzie na dno. Po co mnie tu przysłano? Tylu innych doczeka się końca wojny. A ja?
— Wiesiek! Wiesiek — pchaj!
Aaaa!... drzwi puściły. Ustąpiły pod naporem pleców Wieśka. Doszliśmy do schodów. W górze otwarte drzwi na pokład odcinały się jaśniejszą plamą. Za nami zostawała pustka jeszcze przed chwilą żywego statku.
Zimny wiatr wstrząsał całym ciałem. Dziwnie ponuro wył w stalówkach masztów, jak gdyby naigrawając się z dużego kolosa, który bezsilnie przechylony tonął w bezruchu.
Wbiegliśmy na pokład po prawej burcie — pusty. Szalupy bezwładnie leżące na burcie nie chciały zsunąć się do wody. I nagle... czyżby już odjechali, zostawiając nas samych?
— Chodźmy prędzej na lewą burtę! Z tamtej wysiadają.
Na lewej burcie wsiadano już do szalup.
Krzyk rozkazów mieszał się z przekleństwami, rzucanymi na cały świat — na wszystkich. Za burtą rozlewał się bezkres ciemnej nocy i zimnej, wzburzonej wody.
Wskoczyłem do motorówki.
— Puszczać talie!
Okręcono hamulce i szalupa siadła w curingach.
— Toporki! Dajcie toporki! Odrąbać curingi!
Zaskrzypiało ostrze o stalowy pokład. Zwolna motorówka odskoczyła od burty. Rozległ się przeraźliwy krzyk. Ktoś skakał z pokładu do szalupy. Nie trafił. Plusk i krzyk zamarł głośnym chlupnięciem wody.
Z trzaskiem spuszczonych hamulców szalupa spadła w dół. Nad nami sterczał czarny masyw przechylonego statku. Wyhaczano talie. Puszczony motor odepchnął od burty. Byle jak najszybciej, byle jak najdalej!

(dokończenie nastąpi)

W. MILENUSZKIN

Komunikat Administracji

W związku z licznymi zapytaniami Czytelników, administracja zawiadamia, iż są jeszcze do nabycia w ograniczonej ilości następujące numery „Żeglarza":

ROCZNIK 1946

Nr 1 — maj	cena zł 10,—
Nr 2 — czerwiec, lipiec, sierpień	cena zł 10,—
Nr 3 — wrzesień	cena zł 10,—
n-ry 4—6 wyczerpane	

ROCZNIK 1947

Nr 1 (7) — styczeń	cena zł 10,—
Nr 2 (8) — luty	cena zł 10,—
Nr 5 (11) — maj	cena zł 10,—
Nr 6 (12) — czerwiec	cena zł 10,—
Nr 8—9 (14—15) — listopad, grudzień	cena zł 20,—
n-ry 3, 4, 7 — wyczerpane	

ROCZNIK 1948

Nr 2 (17) — luty	cena zł 20,—
Nr 3 (18) — marzec	cena zł 20,—
Nr 4 (19) — kwiecień	cena zł 20,—
Nr 5—6 (20—21) — maj, czerwiec	cena zł 40,—
nr 1 — wyczerpany	

* * *

Warunki prenumeraty „Żeglarza" w roku szkolnym 1948/49 (10 numerów):
miesięcznie . . . . . . zł 30,—
za cały rok szkolny 1948/49 (od września br. do czerwca 1949) zł 300,—
Najdogodniej jest wysyłać prenumeratę w dwóch ratach:
I. Od września do grudnia br. zł 120,—
II. Od stycznia do czerwca 1948 zł 180,—

* * *

Należność za poprzednio wydane n-ry „Żeglarza", jak również prenumeratę, wpłacać należy przekazem pocztowym na adres: Adm. „Żeglarza" — PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3
wzgl. — przekazem PKO, na konto XI — 160

* * *

Administracja uprasza wszystkich Czytelników zamawiających „Żeglarza" — aby adresy, pod którymi należy kierować przesyłkę, podawali dokładnie i czytelnie. Przy zamawianiu prenumeraty należy podać również miesiąc, od którego ma być rozpoczęta wysyłka.



Jerzy Timmel, Oświęcim-Brzezinka. Z przyjemnością odpowiadamy na Wasz miły list. Co do statków żelbetonowych — to w dalszym ciągu podtrzymujemy zdanie, iż była to jedna z konieczności wojennych i obecnie jednostek takich prawie się nie buduje. Statki żelbetonowe mają bowiem poważne wady. Oto co pisze na ten temat inż. Garnuszewski w swojej książce pt. „Budowa okrętu" (str. 8):

„...Żelazobeton jako materiał dla budowy statków posiada dotychczas niewielkie zastosowanie i częściowo przyjął się tylko w budownictwie statków mniejszych np. barek portowych. Dodatnią stroną żelazobetonu jest taniość materiału i budowy, gdyż np. montaż i nitowanie są tu zbyteczne. Natomiast ujemnymi stronami są — duża waga kadłuba, a więc zwiększone zanurzenie pustego statku i zmniejszona użyteczna nośność oraz mała elastyczność w porównaniu z innymi materiałami, wskutek czego tworzą się trudne do naprawy szpary i pęknięcia w kadłubie statku..."

Statki żelbetonowe budowane były w suchych dokach do góry dnem, a po wydokowaniu dźwig obracał je na wodzie do normalnego położenia. Pływalność w pozycji do góry dnem zapewniały umieszczane w kadłubie prowizoryczne zbiorniki. Dwa suche doki, służące niegdyś do budowy statków żelbetonowych — znajdują się w Darłowie. Po odbudowaniu zniszczonych śluz doki te służyć mają do celów remontowych. O budowie nowych jednostek żelbetonowych nie ma naturalnie mowy. Jedynie na stoczni rybackiej w Świnoujściu znajduje się niewykończony kadłub poniemieckiego statku żelbetonowego, który po uzupełnieniu brakujących urządzeń ma służyć jako jednostka pomocnicza w rybołówstwie morskim. „Ulrich von Finsterwalde" jest m. inn. pęknięty na pół i o ile nam wiadomo — remontowany nie będzie. Usunięto go jedynie z toru wodnego, aby nie utrudniał żeglugi. Artykułu na temat statków żelbetonowych nie obiecujemy na pewno, bowiem brak jest obszerniejszych materiałów. Nie mniej będziemy się starali zaspokoić Waszą ciekawość. Bardzo prosimy o dalsze listy i uwagi. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Włodzimierz Czarnecki, Sosnowiec. We właściwym czasie znajdziecie w „Żeglarzu" dokładne informacje dotyczące sposobu i warunków przyjęcia do Szkoły Jungów, obydwóch Szkół Morskich oraz Liceum Budownictwa Okrętowego. Trochę cierpliwości. Kurs pracy morskiej w r. 1947 ukończyliście z wynikiem dobrym. Dostępne dla redakcji źródła nie wykazują nigdzie istnienia handlowej floty albańskiej. Możliwe, że kraj ten posiada kilka statków, ale są to chyba jednostki niewielkie. Flota portugalska składała się w roku 1947 z 102 motorowców, 159 parowców i 23 żaglowców o łącznym tonażu 388 789 BRT.

Jan Szczepanowski, Gliwice. Wasze „niewinne" pytania mają charakter nieco złośliwy. Oto odpowiedzi: W Polskiej Marynarce Handlowej istniały dwa „Lwowy" — statek szkolny oraz drobnicowiec Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego. Pierwszy był to trójmasztowy bark z motorami pomocniczymi (łącznie 360 KM); zbud. w 1868 r. Wymiary jego były następujące: długość całkowita 85 m, szerokość 11 i pół m, zanurzenie 4 m, wysokość grotmasztu nad pokładem 42 m. Tonaż „Lwowa" wynosił 1293 BRT. Statek ten skończył czynną służbę w 1930 roku, a krótko przed wojną pocięto go na złom. Drugi „Lwów" zniszczony został w 1943 roku podczas nalotu niemieckiego na port Bari. Był to bliźniak „Lublina", który pływa obecnie na trasie Gdynia — Londyn. Wymiary „Lwowa": długość 84 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5 m. Głównymi artykułami eksportowymi Oceanii, w skład której wchodzi zarówno Mikronezja, jak i Melanezja oraz Polinezja są: sizal, owoce południowe, bawełna, kawa, kakao, bizmut, a przede wszystkim kopra, fosfaty, rudy niklowe i chromowe, kauczuk, perły, macica perłowa oraz korale. W przywozie figurują prawie wyłącznie artykuły przemysłowe. Turcja wywozi — tytoń, orzechy, rodzynki, figi, bawełnę, wełnę i sierść kozią. Przywozi — artykuły przemysłowe oraz surowce. Informacji o handlu zagranicznym Albanii nie posiadamy. Wymiary ORP „Czajka" — długość 42 m, szerokość 5 i pół m, zanurzenie 1,7 m. Wymiary ORP „Gryf": 103 m x 13,5 m x 3,6. Wymiary „Błyskawicy": 114 m x 11,3 m x 3,3 m. Wymiary „Iskry": 39 m x 7,6 m x 2,8 m. Podane powyżej długości są długościami na linii wodnej. Skrót S/T może zarówno oznaczać trauler parowy (steam trawler) jak i holownik parowy (steam tug). Żaglowce oznacza się skrótem s/v (sailing vessel). Statki szkolne można określać skrótem t/s (training ship). Oficjalny kurs dolara wynosił ostatnio 400 złotych, funta szterlingów 1 612 zł. Gotowych nowych jachtów na sprzedaż nie ma. Budowa jednostki o 25 m² żaga na stoczni — kosztowałaby około 2—2,5 miliona zł. Polska posiada ok. 100 jachtów morskich, w tym 1/3 pełnomorskich. Umieszczenie wszystkich nazw nie leży w możliwościach technicznych kącika „Odpowiedzi Redakcji". Cenę dotychczas wydanych n-rów „Żeglarza" stwierdźcie sami na podstawie komunikatu Administracji (str. 59). Pozdrowienia.

Jerzy Rzepkowski, Olsztyn. Korektę skrótu czemprędzej przeprowadziliśmy. Zbiorniki sanitarne zawierają wodę do użytku w WC. Są one zazwyczaj wysoko położone, ze względu na potrzebę uzyskania odpowiedniej różnicy poziomów. „Otwór tonażowy" jest to pewnego rodzaju „kruczek" ze strony armatorów, mający na celu zmniejszenie opłat za postoje statków w portach, obliczanych zazwyczaj od pojemności statków netto (NRT). Przepisy powiadają bowiem, że do tonażu netto wliczane są te wszystkie pomieszczenia użytkowe statków, które znajdują się poniżej najwyższego pokładu szczelnego. Jeśli zatem na górnym pokładzie znajduje się niewinny, przykryty jedynie brezentem „otwór tonażowy" pokład ten nie jest już w pojęciu prawnym szczelny, co pozwala nie brać pod uwagę przy obliczaniu tonażu netto — pomieszczeń zawartych pomiędzy nim a pokładem następnym, który awansuje automatycznie na „najwyższy pokład szczelny". Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

W POGONI ZA ŚLEDZIEM

(dokończenie ze str. 54)

„dzawki", buchtować liny, umocować na rufie napełnione beczki itd. Mnóstwo pracy, którą trzeba wykonać szybko, bo znowu będzie wyrzucanie sieci, „drzwi" itd.

Obiektywnie trzeba przyznać, że wielu z naszych „zejmanów" pracuje nie gorzej od Holendrów. Robota idzie im tak wprawnie i szybko, że nawet wymagający skiper nie znajduje zarzutów. Oczywiście musi trochę krzyczeć, łajać i poganiać, ale to przeważnie „dla fasonu", żeby utrzymać prestiż.

Zajęci śledziami nie zwracaliśmy uwagi na morze dookoła nas, gdzie tymczasem pojawiła się liczna konkurencja w postaci podobnych do naszego traulerów.

Mają nosa! Skąd ich tu przyniosło w ten sztorm?! W dodatku okazuje się, że to statki... niemieckie. Jest ich z dziesięć — mających niewątpliwie zamiar eksploatowania od krytego przez nas łowiska. Łowią bezczelnie, nie uznając prawa pierwszeństwa, są bardzo dobrze wyekwipowani, a na pokładzie zachowują się z wrodzonym sobie „drillem".

Nie jesteśmy zachwyceni „miłym sąsiedztwem" ale „czort z nimi — wszystkiego nie wyłowią" — według słów nieocenionego Jasia.

Wreszcie wszystko „klar" — włók za burtą — idziemy na „cup of tea". W kubryku po udanym połowie jest jakoś weselej, z kambuza dobiega zapach smażonych makreli, morze nawet uspokoiło się trochę i mniej „buja".

Rozmieszczamy się wygodnie na kojach. Ten i ów odwrócił się do ściany, aby się zdrzemnąć zanim wachtowy nie zawezwie na nowy „holling time".

Wezwanie przyszło niebawem, ale nie na „holling time". Palacz Maniek wetknął przez drzwi umorusany łeb i krzyknął:

— Chodźcie chłopaki! Nasz nowy trauler koło nas!

Pobiegliśmy na pokład, zarzucając byle co na siebie. Obok ciągnie „Wulkan", który po przebudowie na Stoczni Gdańskiej wyruszył na swą pierwszą wyprawę dalekomorską. Przy burcie zebrała się cała załoga krzycząc w naszą stronę, wymachując rękami pozdrowienia. My pytamy jak się nowe „pudło" trzyma, jak im się łowi itd.

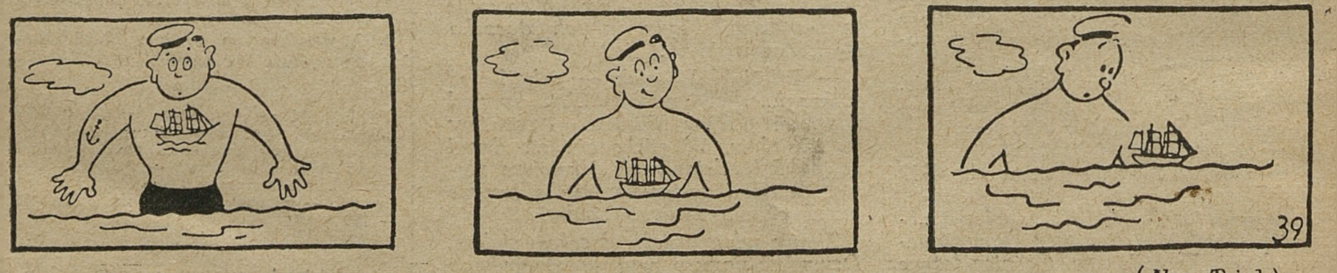
Nasze pozdrowienia i wrzaski radości przerywa jednak skiper:

— Holling time!

Jeszcze jeden rzut oka na „Wulkana", jeszcze jedno machnięcie ręką i zabieramy się do kolejnego wyciągania włóka.

Jeszcze parę dni i wracamy — zapowiada mały Jasio zajmując miejsce przy hamulcu windy.

Adam Krzepkowski



(Ny Tid)

ZDJĘCIA: A. Pluciński, K. Komorowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz, T. Wielochowski.
RYSUNKI I FOTOMONTAŻE: S. Woźniak, S. Sierecki. A. Pluciński, A. Żylicz.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20.
W-13452

Druk. Z.G. „P.W." Gdynia 12. 48. 10 000. Nr 1509